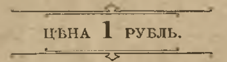
Великій Путь.

Съ картой Сибирской желѣзной дороги и 79 рисунками въ текстѣ.



МОСКВА.
Типо-литографія „Русскаго Т-ва печатнаго и издательскаго дѣла".
Чистые пруды, Мыльниковъ пер., с. д.
1904.

ВЕЛИКІЙ ПУТЬ.

ПО БѢЛУ СВѢТУ.

Иллюстрированная географическая библіотека.

СОСТАВИЛЪ

П. Вольногорскій.

ВЫПУСКЪ ВТОРОЙ.

МОСКВА.
изданіе **К. И. Тихомирова.**
1904.

Великій Путь.

Съ картой Сибирской желѣзной дороги и 79 рисунк
въ текстѣ.

ЦѢНА 1 РУБЛЬ.

МОСКВА.
изданіе **К. И. Тихомирова**.
1904.

Источники, которыми пользовался авторъ для составленія настоящей книжки:

Виноградовъ. Въ дальнихъ краяхъ.

Головачевъ. Сибирь.

Дмитріевъ-Мамоновъ. Путеводитель по Великой Сибирской желѣзной дорогѣ.

Духовичъ. Сибирская тайга.

Дѣдловъ. Вокругъ Россіи.

„ Панорама Сибири.

Елпатьевскій. Очерки Сибири.

Коротневъ. Фауна Байкала.

Отчетъ Г. Министра финансовъ о поѣздкѣ по Великой Сибирской желѣзной дорогѣ.

Путеводитель по Уралу. Изданіе газеты „Уралъ“.

Романовъ. Сибирскій торгово-промышленный Календарь.

Руничъ. Въ Манчжуріи.

Телешовъ. За Уралъ.

Циммерманъ. По Великой Сибирской желѣзной дорогѣ.

Шмидтъ. По Манчжуріи.

Ядринцевъ. Сибирь, какъ колонія.

Вл. Котовичъ и Л. Бородовскій. Ляо-дунъ и его порты: Портъ-Артуръ и Да-лянь-вань.

Волгинъ. Амуръ.

И другіе.

МОСКВА.
Типо-литографія „Русскаго Т-ва печатнаго и издательскаго дѣла“.
Чистые пруды, Мыльниковъ пер., собственный домъ
1904.

Человѣчество встрѣтило XX-ый вѣкъ цѣлымъ рядомъ выдающихся культурныхъ завоеваній. Среди этихъ подвиговъ человѣческаго ума и труда одно изъ выдающихся мѣстъ занимаетъ проведеніе Великаго Сибирскаго пути вдоль самаго большого материка земного шара. Совершить этотъ великій культурный подвигъ выпало на долю Россіи.

Когда во второй половинѣ XIX столѣтія провели чрезъ Америку первую тихо-океанскую или, какъ ее называютъ въ Новомъ Свѣтѣ, пасифическую желѣзную дорогу, соединившую Атлантическій океанъ съ Великимъ, то это сооруженіе описывали, какъ чудо инженерной техники XIX столѣтія. Въ настоящее время поперекъ Америки проходитъ семь подобныхъ пасифическихъ дорогъ, но не одна изъ нихъ не можетъ даже быть сравниваема по длинѣ, а тѣмъ болѣе по своему значенію съ Великой Сибирской желѣзной дорогой. Въ самомъ дѣлѣ, хотя самая длинная изъ нихъ—Канадская пасифическая желѣзная дорога — простирается почти на столько же градусовъ по долготѣ, какъ и Сибирская, считая отъ Урала, но протяженіе этого желѣзнодорожнаго пути значительно увеличивается тѣмъ, что отъ исходнаго пункта Великой Сибирской магистрали, города Челябинска, идутъ, въ свою очередь, двѣ желѣзныя дороги чрезъ Уралъ, связывающія Великій Сибирскій путь съ Европейской желѣзнодорожной сѣтью. Мы получаемъ такимъ образомъ сплошной рельсовый путь чрезъ весь громадный

материкъ Евразіи отъ самаго его западнаго до восточнаго берега, т.-е. охватывающій болѣе трети окружности земного шара.

Культурно-историческое значеніе Великаго Сибирскаго пути безмѣрно велико и врядъ ли мы можемъ произвести въ настоящее время даже приблизительную его оцѣнку. Уже при самой постройкѣ дороги возникаютъ, какъ бы по мановенію волшебнаго жезла, новые города и поселки, закладываются очаги культуры и просвѣщенія, быстро развивается торговля и промышленная дѣятельность.

Въ то время, какъ Россія свободною и увѣренной рукой прокладываетъ себѣ дорогу чрезъ необъятныя дебри Сибири къ Великому океану, тревога охватываетъ всѣ могущественныя государства Европы. Проложить дорогу къ Великому океану уже издавна являлось заповѣдною цѣлью для европейскихъ державъ. Громадныя награды обѣщаны были тому, кто откроетъ сѣверо-западный или сѣверо-восточный проходъ въ Великій океанъ вдоль береговъ Сѣверной Америки или Азіи. Путешествія Макъ Клюра и Норденшельда окончательно выяснили, что Беринговъ проливъ не можетъ служить удобной морскою дорогою въ Великій океанъ. Проникнуть изъ Атлантическаго океана въ Великій можно только съ юга, обогнувъ берега Африки или Южной Америки. Съ 1869 года, со времени открытія Суэзскаго канала, эта дорога въ значительной степени укоротилась. Но Индійскій океанъ находится всецѣло во власти Англіи, а при плаваніи вокругъ южной оконечности Южной Америки флотъ всякой европейской державы долженъ разсчитывать на то, что ему всегда можетъ преградить дорогу англійскій панцырный флотъ. Въ послѣднее время Германія, какъ бы въ обходъ Суэзскому каналу, проводитъ изъ Константинополя Багдадскую желѣзную дорогу въ Месопотамію съ разсчетомъ продолжить этотъ желѣзнодорожный путь до

Персидскаго залива и такимъ образомъ открыть себѣ доступъ къ Индійскому океану.

Въ то же самое время на побережьи Великаго океана развивается лихорадочная дѣятельность. Слабый, несмотря на свое многочисленное населеніе, Китай ведетъ неудачную для себя войну съ Японіей, однимъ изъ результатовъ которой является уступка Японіи богатаго острова Формозы. Отдавъ въ пользованіе для Россіи Квантунскій полуостровъ съ его превосходными портами, Китай принужденъ былъ уступить нѣсколько другихъ своихъ важныхъ портовъ—Вей-хай-вей, Кі-ачу—Англіи и Германіи. Опасаясь чрезмѣрнаго усиленія Россіи на побережьи Великаго океана, Англія заключаетъ союзъ съ Японіей, которая спѣшитъ завести у себя могучій панцырный флотъ и сильное сухопутное войско и, наконецъ, объявляетъ войну Россіи. Въ противовѣсъ Англо-Японскому союзу, Россія вступаетъ въ союзъ съ Франціей для взаимнаго охраненія своихъ интересовъ на побережьи Великаго океана.

И Соединенные Штаты, по другую сторону Великаго океана, забываютъ излюбленную ими прежде доктрину Монроэ: „Америка для американцевъ“ и выступаютъ на арену міровой борьбы за Великій океанъ. Эта борьба въ первое же десятилѣтіе ознаменовывается цѣлымъ рядомъ крупныхъ земельныхъ пріобрѣтеній и грандіозныхъ предпріятій. Таковы: завоеваніе Пуэрто-Рико, учрежденіе Кубанской республики, находящейся подъ особымъ покровительствомъ Соединенныхъ Штатовъ, присоединеніе острововъ Гавайи и Филиппинъ, заключеніе англійско-американскаго договора относительно проведенія канала чрезъ центральную Америку изъ Атлантическаго въ Великій океанъ... Въ то же самое время Германія пріобрѣтаетъ у Испаніи Каролинскіе и Маріанскіе острова, долженствующіе играть роль морской станціи на пути изъ Индійского въ Великій океанъ.

Рядъ приведенныхъ фактовъ ярко указываетъ на то громадное значеніе, которое придается въ настоящее время всѣми европейскими державами Великому океану.

Въ настоящей книжкѣ мы не ставили себѣ задачей выяснить значеніе Великаго Сибирскаго пути, мы хотѣли лишь отвѣтить назрѣвшей потребности дать подростающему поколѣнію отчетливое представленіе объ этомъ грандіозномъ сооруженіи, приходящемъ нынѣ къ благополучному окончанію.

Богатую помощь при составленіи настоящей книжки намъ оказали сочиненія С. Т. Аксакова, Виноградова, Дмитріева-Мамонова, Дѣдлова, Мамина-Сибиряка, Телешова, Циммермана и другихъ русскихъ писателей, списокъ сочиненій которыхъ помѣщенъ въ началѣ книжки. Вездѣ, гдѣ это представлялось возможнымъ, мы старались говорить подлинными словами авторовъ-очевидцевъ.

Согласно вышесказанному, первыя двѣ главы нашей книжки посвящены описанію двухъ дорогъ чрезъ Уральскій хребетъ.

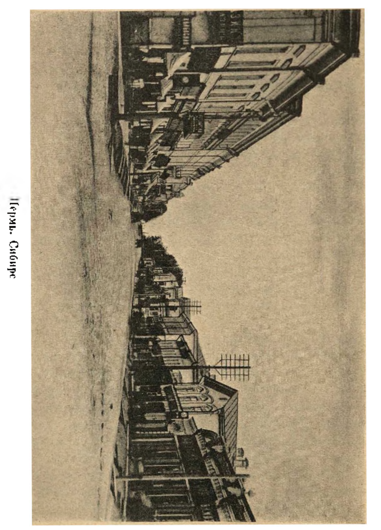
I.

Пермь-Тюменская желѣзная дорога.

Пермь-Тюменская желѣзная дорога была первымъ желѣзнодорожнымъ путемъ, соединившимъ Европейскую Россію съ Сибирью, и въ то же самое время—бассейнъ Волги и Камы съ бассейномъ Оби. Эта желѣзная дорога была построена въ 1878 между Пермью и Екатеринбургомъ и до того времени, пока не была соединена съ остальной желѣзнодорожной сѣтью Европейской Россіи, называлась Уральской горнозаводской желѣзной дорогой, такъ какъ главнымъ назначеніемъ ея въ это время было удовлетворять нуждамъ горнозаводскаго Урала. Въ 1886 г. ее продолжили до Тюмени; этотъ городъ находится уже въ Тобольской губерніи и стоитъ на рѣкѣ Турѣ, откуда ходятъ пароходы по Тоболу, Иртышу и Оби.

Пермь-Тюменская желѣзная дорога—одна изъ самыхъ живописныхъ дорогъ съ Россіи; строителямъ ея пришлось преодолѣть немало трудностей при переходѣ черезъ главный хребетъ Урала. Эти трудности еще болѣе увеличивались тѣмъ, что желѣзная дорога должна была соединить большинство горныхъ заводовъ восточнаго склона Урала съ бассейномъ Камы, такъ какъ эти заводы значительно удалены отъ сплавныхъ рѣкъ западнаго склона и до постройки желѣзной дороги должны были отправлять свои произведенія гужемъ черезъ главный хребетъ на рѣку Чусовую; да и судоходство по рѣкѣ Чусовой сопряжено съ немалыми затрудненіями, вслѣдствіе мелководія рѣки.

Всю Уральскую заводскую желѣзную дорогу меж . Пермью и Екатеринбургомъ можно раздѣлить на три



Пермь. Сибирс

части: Первая- отъ Перми до станціи Чусовой (119 в.), направляющаяся сначала на сѣверъ, потомъ на востокъ,

не представляетъ еще замѣтнаго подъема на Уралъ и идетъ долиною рѣкъ Камы и Чусовой, дѣлая вокругъ отроговъ горъ отлогія извилины. Вторая часть, отъ станціи Чусовой до полустанка Лайя (198 верстъ), пересѣкающая Уральскій хребетъ въ косвенномъ направленіи, съ сѣверо-запада на юго-востокъ, представляетъ уже вполнѣ горную дорогу со всѣми ея характерными особенностями: чрезвычайною извилистостью пути, подъемами, спусками, наклонами вагоновъ на ту или другую сторону, ходомъ поѣзда то „на всѣхъ парахъ“, то „съ закрытымъ паромъ“. Въ послѣдней трети до Екатеринбурга (151 верста) дорога идетъ почти прямо на югъ, постепенно утрачивая свой горный характеръ. Уралъ остается вправо отъ желѣзнодорожной линіи, то удаляясь отъ нея, то снова приближаясь своими отрогами; около Екатеринбурга горы синѣютъ уже вдалекѣ. Тогда какъ на первой, европейской половинѣ дороги рудниковъ и заводовъ нѣтъ, кромѣ Мотовилихинскаго пушечнаго завода,—послѣ перевала черезъ Уралъ, на Азіатской сторонѣ, всѣ станціи расположены около крупныхъ горныхъ заводовъ.

Пермь построена на лѣвомъ луговомъ берегу рѣки Камы,—между двумя небольшими ея притоками, рѣчками Данилихой и Ягошихой. О происхожденіи самого названія города было много споровъ. Одни говорили, что „Пермь“ произошла отъ слова „Пармія“, т. е. гористая страна, другіе утверждали, что отъ слова «паарма», что значитъ Украйна. Однако въ „Географическомъ лексиконѣ Россійскаго Государства“ Полунина, изданномъ въ 1773 г., прямо говорится, что имя „Пермь“ произошло отъ названія древней сѣверной области Піарміи, которая еще до Рюрика имѣла своего государя.

Первымъ селеніемъ на этомъ мѣстѣ была деревня бояръ Строгановыхъ, пожалованная имъ въ 1558 году Іоанномъ Грознымъ; затѣмъ, когда открыли здѣсь мѣдную руду, то, по повелѣнію Петра I, былъ построенъ

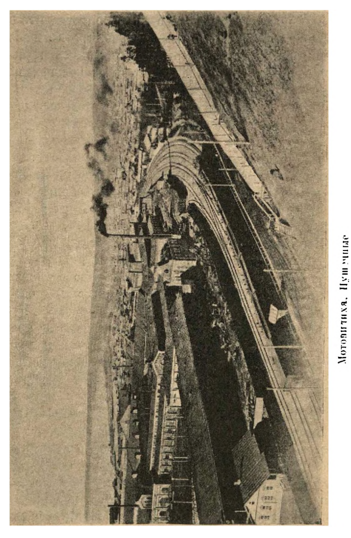
въ 1723 году мѣдно-плавильный заводъ, получившій названіе Ягошихинскаго. Въ царствованіе Елисаветы Петровны заводъ этотъ былъ пожалованъ графу Воронцову, но уже въ 1781 году заводъ былъ возведенъ въ степень губернскаго города и получилъ свое теперешнее наименованіе.

Благодаря своему выгодному положенію, Пермь издавна являлась складочнымъ мѣстомъ для товаровъ, идущихъ изъ Россіи въ Сибирь и обратно. На пермскихъ пристаняхъ грузится и разгружается товаровъ на десятки милліоновъ рублей. Отъ Нижняго до Перми существуетъ правильное судоходство. Десятки колоколенъ церквей съ позолоченными куполами, красивые каменные дома, масса зелени — таково первое впечатлѣніе отъ Перми при приближеніи къ ней на пароходѣ.

Первое, что бросается въ глаза пассажиру при сходѣ съ пароходныхъ мостковъ на берегъ, — это вокзалъ Пермь-Тюменской желѣзной дороги, огромное каменное зданіе съ обширной крытой платформой и помѣстительными залами. Такимъ образомъ, сойдя съ парохода, вы прямо попадаете на вокзалъ, у котораго уже стоитъ готовый везти васъ поѣздъ, такъ какъ желѣзнодорожное расписаніе согласовано съ пароходнымъ.

Отъ красиваго Пермскаго вокзала желѣзная дорога идетъ первоначально лѣвымъ берегомъ Камы. Поѣздъ мчится у подошвы береговыхъ возвышенностей, покрытыхъ чахлыми остатками нѣкогда непроходимыхъ пермскихъ лѣсовъ. Черезъ четыре версты лежитъ полустанокъ Мотовилиха на рѣкѣ того же имени, вблизи котораго расположенъ знаменитый Мотовилихинскій пушечный казенный заводъ. Село Мотовилиха представляетъ почти городъ; въ немъ болѣе 16,000 жителей. Съ 1736 года до 1863 г. здѣсь существовалъ мѣдно-плавильный заводъ. Мотовилихинская мѣдь славилась по всей Россіи своими превосходными ка-

чествами. Мѣдная руда добывалась изъ пяти рудниковъ на разстояніи 7—30 в. отъ завода въ количествѣ



Мотовилиха. Пушечные

до 200.000 пудовъ въ годъ. Мѣдь шла на Екатеринбургскій монетный дворъ для выдѣлки монетъ. Въ

1863 году, вслѣдствіе истощенія рудниковъ, выплавка мѣди на заводѣ была прекращена и въ слѣдующемъ году былъ открытъ пермскій пушечный заводъ, исключительной задачей котораго было приготовлять вооруженіе для арміи и флота. Заводъ построенъ на самомъ берегу Камы, такъ что отливаемыя здѣсь громадныя орудія, въ 2—3 тысячи пудовъ вѣса каждое, отправляются отсюда водянымъ путемъ.

Вотъ какъ описываетъ посѣщеніе этого завода одинъ изъ нашихъ писателей (Н. Д. Телешовъ):

„Я уже ранѣе слыхалъ немало разсказовъ объ этомъ заводѣ, слыхалъ о знаменитомъ молотѣ, который вѣситъ три тысячи пудовъ и при работѣ потрясаетъ не только зданія, но и землю на нѣсколько саженъ вокругъ. Взглянуть на все это, хотя бы и мимоходомъ, мнѣ представлялось очень заманчивымъ.

Испросивъ разрѣшеніе на осмотръ, я получилъ немедленно пропускъ и провожатаго, съ которымъ мы нѣсколько часовъ ходили по заводу, но безъ спеціальной подготовки трудно разсказать о томъ, что я видѣлъ, о всѣхъ интересныхъ подробностяхъ, благоустройствѣ и дѣятельности этого „царства металла". Самый заводъ съ его зданіями, разбросанными по громадной площади и прилегающее къ заводу село Мотовилиха съ 12-тысячнымъ населеніемъ представляетъ собою почти что городъ.

Сейчасъ же при входѣ во дворъ, стоитъ на особомъ постаментѣ огромная чугунная пушка отлитая въ шестидесятыхъ годахъ, заряжающаяся съ дула круглымъ ядромъ. Это единственный экземпляръ, оставшійся при заводѣ въ видѣ памятника, потому что типъ такихъ гладкоствольныхъ пушекъ оказался непримѣнимымъ къ дѣлу и былъ оставленъ. Для болѣе удобнаго передвиженія тяжестей и доставки матеріаловъ, по всему двору проложены рельсы конножелѣзной дороги. Обходя всѣ отдѣленія, гдѣ производится сверленіе пу-

шекъ, нарѣзка орудійныхъ стволовъ, достигающая математической точности, изготовленіе шрапнелей, лафетовъ, паровыхъ машинъ, котловъ и т. п,—я болѣе всего заинтересовался грандіознымъ зрѣлищемъ, о которомъ ранѣе не могъ составить никакого представленія, хотя и слыхалъ немало разсказовъ. Это кузнечно-молотовая и сталелитейная фабрика, составляющая одно изъ заводскихъ отдѣленій. Здѣсь, помимо гиганта, 50-тоннаго молота (тонна равняется 60 пудамъ), имѣются еще нѣсколько второстепенныхъ молотовъ: въ 15 тоннъ (900 пудовъ), въ 12, 8, въ 5, т. е. въ 720 пудовъ, въ 480 пудовъ, въ 300 пудовъ и т. д., кончая легкимъ 20-пудовымъ. Немудрено поэтому, что при дѣйствіи всѣхъ молотовъ земля дрожитъ почти на версту.

Не говоря о другихъ, главный молотъ оставляетъ на зрителя, не посвященнаго въ заводскія подробности, страшное впечатлѣніе, особенно, если ему извѣстно, что это падающая и поднимающаяся масса равняется 3,000 пудамъ, а при дѣйствіи верхняго пара сила удара можетъ быть увеличена вдвое и даже втрое, т. е. доведена почти до 10.000 пудовъ. Тогда подъ молотомъ можно ковать слитокъ въ нѣсколько тысячъ пудовъ! Впрочемъ, эти страшные удары разсчитаны до такой тонкости, до такой мелочи, что тотъ же самый молотъ. который, падая на наковальню и потрясая землю, въ силахъ сжать и сплюснуть 3-тысячный слитокъ,—можетъ ударить по карманнымъ часамъ, положеннымъ на наковальню, такъ что разобьется лишь стекло, а часы останутся невредимы. Но можно ударить и такъ, что отъ этихъ часовъ не останется даже пыли.

Глубина фундамента подъ молотомъ достигаетъ 16 саженъ, а чугунный „стулъ“, т. е. основаніе для наковальни, вѣситъ 40,000 пудовъ. Благодаря вѣсу и тому, что стулъ этотъ отлитъ на здѣшнемъ заводѣ не частями, а цѣликомъ, устройство молота считается образцовымъ и первымъ въ Россіи.

Когда я вошелъ въ это отдѣленіе, земляной полъ уже дрожалъ подъ моими ногами. Повсюду зіяли адскія пасти печей, и удары нѣсколькихъ молотовъ заглушали всякіе другіе звуки. Никогда въ жизни мнѣ не приходилось еще видѣть такой силы, какъ этотъ гигантскій молотъ, распоряжающійся формами металлическаго слитка чуть не въ тысячу пудовъ съ такою же легкостью, съ какою ребенокъ распоряжается формами хлѣбнаго шарика.

Много разнообразныхъ картинъ промелькнуло передъ моими глазами; я видѣлъ, какъ текла, словно масло, шипящая и сверкающая сталь; видѣлъ, какъ изъ калильной печи выдвигалось толстое металлическое бревно, какъ подхватывалось оно и на цѣпяхъ подводилось къ молоту, какъ молотъ при первомъ же ударѣ оставлялъ на этомъ гигантскомъ слиткѣ свой рѣшающій слѣдъ; видѣлъ зіяющія пасти печей, передъ которыми невозможно, кажется, пробыть и десяти минутъ, потому что лицо и руки жжетъ, какъ при сильнѣйшемъ пожарѣ, а между тѣмъ рабочіе переносятъ это легко. Впрочемъ—легко ли?

Печи отапливаются здѣсь четырьмя различными средствами: нефтью, дровами, каменнымъ углемъ и газомъ, при чемъ послѣднія получаютъ газъ изъ 60 генераторовъ по трубамъ.

Въ заводской конторѣ, между прочимъ, можно пріобрѣсти на память фотографическіе снимки различныхъ зданій, подробностей и видовъ завода. Это небольшіе рисунки, очень недурно исполненные, наклеенные на картонъ съ отпечатанными, въ видѣ виньетки, достопримѣчательностями завода; тутъ изображенъ и паровой большой молотъ, и рѣка Кама, образцы издѣлій и пушекъ, и общій видъ, такъ что туристу, желающему сохранить воспоминанія о заводѣ, предоставляется возможность имѣть наиболѣе интересные рисунки за крайне дешевую цѣну.

Безъ особаго разрѣшенія публика на заводъ не допускается. Для обозрѣнія, которое разрѣшаютъ всякому желающему, необходимо запастись у горнаго начальника или секретаря пропускомъ, гдѣ на печатныхъ бланкахъ вписывается имя посѣтителя, годъ и день осмотра".

Пройдя черезъ Мотовилиху, дорога идетъ на сѣверъ, а затѣмъ поворачиваетъ къ востоку и вступаетъ въ долину рѣки Чусовой, лѣваго притока Камы, впадающаго въ нее верстахъ 8 сѣвернѣе Мотовилихи.

Рѣка Чусовая на Уралѣ слыветъ подъ именемъ „Сердитой рѣки". До постройки Уральской желѣзной дороги эта рѣка служила главнымъ путемъ, которымъ шли произведенія уральскихъ заводовъ въ Россію. Въ настоящее время Чусовая мало-по-малу утрачиваетъ свое прежнее значеніе; ею начинаютъ пренебрегать, какъ неудобною рѣкою. Начинается Чусовая на восточномъ склонѣ Урала, въ Екатеринбургскомъ уѣздѣ. Двѣ трети ея теченія принадлежатъ горамъ, и здѣсь рѣка не имѣетъ долины. Скалы или, по мѣстному выраженію, „бойцы", встрѣчаются здѣсь на каждомъ шагу, иногда достигая 70 саженъ высоты. „Бойцы" мало-помалу разрушаются водою. Все русло рѣки усѣяно обломками этихъ скалъ, называемыми „ташами". Не малую опасность для судоходства представляютъ также многочисленные острова, которыми то и дѣло преграждается стремительное теченіе рѣки.

Благодаря крутымъ берегамъ, Чусовая во время дождей быстро наполняется водою, которая столь же быстро спадаетъ. Противъ „бойцовъ" на противуположномъ берегу рѣки находятся мелкія „косы", ежегодно мѣняющія свое положеніе.

Сплавъ каравановъ производится только разъ въ годъ, весною, когда уровень Чусовой находится на $2^1/_2$ аршина выше межени. Министерство Путей Сообщенія произвело цѣлый рядъ работъ, съ цѣлью облег-

чить сплавъ судовъ по Чусовой. Суда, называемыя здѣсь коломенками, строятся длиною до 20 саженъ и шириною въ 4 сажени. Каждая коломенка можетъ вмѣщать въ себѣ до 15.000 пудовъ груза и управляется при помощи особыхъ длинныхъ бревенъ съ широкими досками на концахъ; это „поносныя“ или „потѣси“, при помощи которыхъ барку поворачиваютъ въ ту или другую сторону. Каждая „потѣсь“ представляетъ изъ себя громаднѣйшее весло, которое съ трудомъ поворачиваютъ пять человѣкъ.

На задней палубѣ, на большой скамеечкѣ, сидитъ обыкновенно сплавщикъ, слѣдящій за ходомъ коломенки и командующій двумя кучками бурлаковъ, стоящихъ у поносныхъ“.

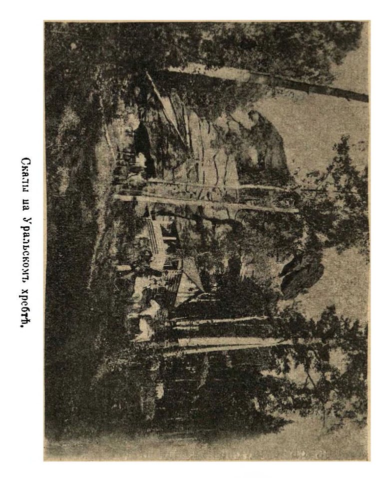
Прекрасное описаніе этой сердитой рѣки далъ намъ знатокъ уральской жизни, извѣстный русскій писатель Д. Н. Маминъ-Сибирякъ.

„Берега, мимо которыхъ плыла наша барка, представляли великолѣпнѣйшую панораму горъ и высокихъ скалъ; рѣка прорыла между ними высокое русло, обнаживъ каменныя стѣны. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ надъ рѣкой нависали массивныя скалы саженъ въ сорокъ вышины; даже холодѣло на сердцѣ, когда барка приближалась къ этимъ каменнымъ стѣнамъ, обдававшимъ холодомъ и сыростью. Сама вода какъ-то стихала въ такихъ мѣстахъ и катилась темной молчаливой струей. Малѣйшій звукъ, капли воды, которыя падали съ поносныхъ, топотъ бурлацкихъ ногъ — все это глухо отдавалось здѣсь, какъ въ склепѣ. Когда поносныя начинали бухать въ водѣ и вспѣненныя волны грядой разбивались о каменныя громады, звуки, отражаясь отъ скалъ, перемѣшивались и съ глухимъ ревомъ неслись внизъ по рѣкѣ, гдѣ едва виднѣлся узкій клочокъ неба, точно горы были разсѣчены ударомъ сабли. Горы покрыты дикимъ дремучимъ лѣсомъ. Ели и пихты, какъ рать великановъ, заполонили все кругомъ на

сотни верстъ, только ихъ готическія вершины выскакивали изъ этой сплошной темнозеленой массы и придавали ландшафту строгій, угрюмый характеръ. Вглядываясь въ эту траурную зелень, глазъ отыскивалъ и здѣсь могучую красоту: свѣтъ и тѣни, рѣзкіе контуры и темные цвѣта складывались здѣсь въ удивительную картину.

Мѣстами горы подымались выше, лѣсъ рѣдѣлъ, являлись обнаженныя горныя породы, гдѣ только рѣдкія деревья лѣпились по трещинамъ и уступамъ, какъ солдаты, бравшіе штурмомъ неприступную крѣпость. Вонъ, въ одномъ мѣстѣ, стройная, какъ дѣвушка, молоденькая ель бойко взбѣжала на самый верхъ, но здѣсь точно ее встрѣтили залпомъ, и она, какъ смертельно раненая, повисла на страшной высотѣ. Можно различить даже узловатые корни, которыми молодое деревцо ухватилось за острые камни, и, кажется, что это судорожно сжатые пальцы вросли въ тощую почву. Въ другомъ мѣстѣ, на выступѣ скалы укрѣпилось десятка полтора елей; онѣ точно остановились здѣсь отдохнуть и съ гордостью смотрять на товарищей, которые поднимаются къ нимъ снизу. Вотъ раненое деревцо подхвачено руками товарищей, вотъ лежитъ нѣсколько убитыхъ; вотъ отступающій непріятель... Право, глядя на эти причудливыя группы красивыхъ елей, невольно олицетворяешь ихъ, тѣмъ болѣе, что эти деревья, дѣйствительно, ведутъ вѣчную борьбу за существованіе, за каждый вершокъ земли, за каждый лучъ свѣта, за каждый глотокъ воздуха—между собой, со скалами, съ бушующей внизу водой, съ бурями, непогодами и глубокими сѣверными снѣгами. Кое-гдѣ сверкаетъ золотой листвой осина, подойдутъ къ самой рѣкѣ нѣсколько скромныхъ березокъ, высоко поднимется лиственница широко распростертыми вѣтвями, встанутъ въ сторонкѣ нѣсколько сосенъ и рябинъ—и опять ели заполняютъ все кругомъ. Это ихъ царство.

Нѣкоторыя скалы тянутся версты двѣ, точно плывешь по узкой извилистой улицѣ какого-то мудренаго средневѣкового города.



Скалы на Уральскомъ хребтѣ.

На нижней части этихъ скалъ можно ясно видѣть высоту весенней воды, которая поднимается иногда аршинъ на семь выше обыкновеннаго уровня. Подъ нѣкоторыми камнями, гдѣ теченіе рѣки суживается или рѣка дѣлаетъ крутой поворотъ, воды поднимаются еще

выше, точно собирая всѣ силы противъ своего главнаго врага. Теперь на мягкомъ известнякѣ можно видѣть только грязныя полосы.

Форма этихъ скалъ самая разнообразная, и можно только удивляться, какъ еще держатся нѣкоторыя массы камней—они уже наклонились и, кажется, готовы ринуться въ рѣку, которая сосетъ ихъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ такъ и кажется, что эти скалы не игра слѣпого случая, а результатъ работы разумныхъ существъ: вотъ правильно заложенная стѣна, вотъ фундаментъ какого-то зданія, уголъ дома, легкая башенка, смѣло поднятый сводъ... Иллюзія настолько сильна, что глазъ различаетъ даже отдѣльныя картины, изъ которыхъ возведены эти дворцы, башни и стѣны.

Желѣзная дорога проложена около самаго берега Чусовой; поѣздъ на протяженіи $1^1/_2$ версты идетъ по узкой полоскѣ между подошвой возвышенности, прилегающей къ рельсамъ справа, и берегомъ, обрывающимся слѣва отъ поѣзда. Издали кажется, что висишь надъ водой; чтобы предупредить паденіе поѣзда въ рѣку, съ этой стороны сдѣлана упорная стѣнка, а правый рельсъ опущенъ, отчего вагоны, проходя черезъ это мѣсто, сильно наклоняются вправо. За рѣкой видны лѣса, озера, поляны, пашни и деревни съ красивой стройкой. По склонамъ горъ—заросли березы, ели и пихты, чередующіяся съ обнаженными скалами.

У полустанка Лядъ поѣздъ покидаетъ Чусовую и идетъ по лѣвому берегу ея притока Сылвы, пересѣкая ее мостомъ. По прибрежнымъ холмамъ и пригоркамъ много лѣсу, но что это за лѣсъ: деревья высокія и необычайно тонкія, всего 2—3 вершка въ поперечникѣ, а стволы почти сплошь покрыты бѣлыми и зелеными лишайниками. Деревья растутъ здѣсь такъ плохо потому, что имъ негдѣ укорениться: подъ тонкимъ верхнимъ слоемъ почвы, по которому распространяются ихъ корни, лежатъ сейчасъ же камни. При всякой

бурѣ много деревьевъ вырывается съ корнемъ, и овраги завалены здѣсь массой бурелома и валежника, отчего и сама станція называется Валежной. Отсюда развертывается превосходный видъ на окрестныя горы.

Слѣдующая станція называется Комарихинской. Дѣйствительно, комаровъ здѣсь такъ много, что даже желѣзнодорожные рабочіе закрываютъ себѣ лѣтомъ лица сѣтками, а на руки надѣваютъ рукавицы. Мѣстами среди лѣса виднѣются огромныя поляны, почти сплошь покрытыя бѣлыми и красными полевыми цвѣтами. За Комарихинской станціей дорога идетъ снова лѣвымъ берегомъ рѣки Чусовой, пересѣкая ее желѣзнодорожнымъ мостомъ. Здѣсь самая живописная часть дороги. Кое-гдѣ сверкаютъ озера, блеститъ и вьется горная рѣчка, или передъ глазами внезапно развертывается громадное поле, все усѣянное синими, бѣлыми и красными цвѣтами. То видишь подъ собою страшное ущелье, за которымъ далеко, далеко выростаютъ покатыя горы, покрытыя лѣсомъ, то внезапно встрѣчаешь у самой дороги дикія стѣны разрубленной надвое скалы, въ которую поѣздъ проскальзываетъ, какъ въ ворота, и мчится среди зловѣщихъ изуродованныхъ камней сажени въ 3—4 высотой, и снова выносится на необъятный просторъ, гдѣ все зелено и весело.

Большинство пассажировъ, отъѣзжая вечеромъ изъ Перми, просятъ взаимно другъ друга разбудить ихъ, когда начнется горный подъемъ; повсюду только и рѣчи: „не проспать бы Чусовую!“

„Около двухъ часовъ ночи“, разсказываетъ Н. Д. Телешовъ: „когда только забрезжилъ разсвѣтъ, меня разбудилъ мой случайный попутчикъ и проговорилъ, указывая въ окошко:

— Поглядите!

Отсюда, еще не доѣзжая станціи Чусовской, началась прекрасная панорама Урала.

Мы вышли на тормазъ.

Было блѣдное, сѣрое утро, и утренній холодокъ бодрилъ и разгонялъ утомленіе. Страшная глушь, необозримая и безлюдная, но полная жизни, потому что среди стука и грохота поѣзда иногда можно было услышать пѣніе птицъ, потому что вокругъ все было весело, зелено и красиво—эта глушь раскинулась такъ широко, что не охватишь взглядомъ; съ одной стороны возвышаются въ безпорядкѣ горные холмы, точно выглядывая другъ изъ-за друга, а съ другой стороны зіяетъ страшный оврагъ, поросшій то травой, то кустарникомъ, постепенно поднимающійся вдалекѣ и становящійся высокой горой, съ лѣсною щетинистой вершиною; повсюду лѣса, лѣса и камни, и нигдѣ незамѣтно признаковъ руки человѣческой, кромѣ желѣзнодорожнаго полотна; съ восторгомъ глядишь на эту дѣвственную картину природы, и съ изумленіемъ любуешься человѣческими трудами, этими пробитыми скалами, образующими цѣлые коридоры. А поѣздъ, поднимаясь въ гору, идетъ медленно и осторожно, образуя собою все время дугу, то изгибаясь вправо, то влѣво, а въ иныхъ мѣстахъ онъ изгибается почти въ кольцо.

Станціи здѣсь то и дѣло. Семь верстъ—и „Ермакъ", еще восемь верстъ—и „Архиповка"... На ста верстахъ находится девять станцій. Извилистость пути особенно замѣтна по станціонному домику „Ермакъ". Когда только что отъѣдешь отъ этой станціи, то ее видно еще справа, затѣмъ, исчезнувъ на нѣсколько минутъ, она показывается снова, но кажется уже не сзади поѣзда, а впереди его; еще минута—и станція исчезаетъ. До такой степени извилистъ желѣзнодорожный путь черезъ Уралъ.

Но вотъ, наконецъ, и граница. Мы подъѣхали къ станціи „Европейской"; еще нѣсколько верстъ—и мы въ другой части свѣта — въ Азіи. Это мѣсто (т.-е. протяженіе среди двухъ пограничныхъ станцій) счи-

тается самымъ высокимъ; это и есть перевалъ; до сихъ поръ поѣздъ шелъ, направляясь въ гору, отсюда онъ постепенно пойдетъ подъ уклонъ.

Небольшая станціонная постройка стоитъ совершенно особнякомъ, одиноко, среди холмовъ и зелени. Горный воздухъ легокъ и чистъ; необыкновенная тишина и нелюдимость — все полно своеобразной прелести и какой-то непонятной торжественности...

Не смотря на свою условность, это мѣсто вызываетъ нѣкоторое движеніе среди пассажировъ, даже, пожалуй, чуть уловимое волненіе. Всѣ выглядываютъ въ окна, выходятъ на тормазъ и такъ или иначе добиваются случая увидѣть пограничные столбы, которыми, въ подражаніе старинѣ, на сибирскомъ трактѣ отмѣченъ конецъ Европы и начало Азіи. Это двѣ небольшія рѣшетчатыя башенки, сложенныя изъ рельсовъ и окрашенныя въ бѣлую краску. Съ одной стороны на нихъ четко и крупно написано: Европа, а съ другой—Азія. Оба столба стоятъ по бокамъ желѣзнодорожной линіи и, правда, вызываютъ въ путникѣ какое-то неопредѣленное чувство, похожее не то на смущеніе, не то на радость.

Близъ станціи Кушва, верстахъ въ двухъ, находится магнитная гора Благодать, знаменитая по богатству своей руды; названа она такъ въ честь императрицы Анны Іоанновны, имя которой по-европейски значитъ — Благодать. У подошвы ея раскинулся громадный Кушвинскій заводъ, а на вершинѣ стоитъ памятникъ - часовня. Существуетъ преданіе, что вогулъ, по имени Степанъ Чумнинъ, открывшій въ 1735 году магнитную руду и указавшій ее русскимъ, былъ за это принесенъ своими соотечественниками въ жертву вогульскимъ шайтанамъ и сожженъ ими на вершинѣ горы. За открытіе русскіе вознаградили Чумнина при жизни и дали ему 24 р. 70 к., а въ 1826 году поставили на мѣстѣ его казни памятникъ...

Часа черезъ два поѣздъ останавливается у станціи „Тагилъ“, знаменитаго Демидовскаго гнѣзда, которое, благодаря сорокатысячному населенію, заводамъ, шахтамъ, памятникамъ и шкаламъ, — не только не уступаетъ любому, но даже и превосходитъ многіе, хотя Тагилъ не больше, какъ заводское селеніе.

Широко раскинувшійся Нижне-Тагильскій заводъ, Верхотурскаго уѣзда Пермской губерніи, основанъ въ началѣ 18-го вѣка знаменитымъ Никитой Антуфіевымъ Демидовымъ. Заводская дача состоитъ изъ 868.700 десятинъ земли, на которыхъ находится одиннадцать отдѣльныхъ заводовъ, половина которыхъ соединена между собою желѣзною дорогой.

Красивыя заводскія зданія расположены по берегу обширнаго пруда, на рѣкѣ Тагилѣ. Заводскія поселенія тянутся на нѣсколько верстъ по рѣкѣ. На главной площади красивый соборъ; есть и еще нѣсколько церквей и часовенъ. На вершинѣ прилегающаго къ площади холма расположена Выйская церковь, служащая усыпальницей рода Демидовыхъ.

На площади противъ зданія главной конторы стоитъ чугунный памятникъ Николаю Никитичу Демидову (1773—1828 г.). Памятникъ носитъ аллегорическій характеръ и мало понятенъ народу. Изъ-за чугунной рѣшетки поднимается мраморный пьедесталъ, на которомъ находятся двѣ фигуры: колѣно-преклоненная женщина въ коронѣ и древне-греческомъ костюмѣ; ей протягиваетъ руку Демидовъ, одѣтый въ придворный кафтанъ, съ орденами и лентой. Эта женщина есть по своеобразному народному толкованію, „жена хозяина“, которой тотъ оставляетъ наслѣдство. Внизу, по угламъ пьедестала, расположены четыре группы: та же женщина и возлѣ нея мальчикъ съ книжкой: этимъ изображается просвѣщеніе Демидова; на второй группѣ юноша-Демидовъ высыпаетъ къ ногамъ женщины плоды изъ рога изобилія; на третьей—Демидовъ

является въ военной формѣ передъ вооруженной женщиной, какъ защитникъ отечества, и, наконецъ, на четвертой—Демидовъ-старикъ, какъ покровитель науки, художества и торговли.

На Нижне-Тагильскомъ заводѣ до 800 рабочихъ. Въ 1899 г. выработано: чугуна—1.272.568 п.; желѣза разныхъ сортовъ—743.670 п.; стали—42.751 п.

Въ двухъ верстахъ отъ завода находится извѣстная Магнитная гора въ 40 саженъ относительной высоты, въ видѣ конической сопки съ огромными запасами магнитнаго желѣзняка. Глубина рудника достигаетъ до 95 саженъ. Впрочемъ, на Выйской горѣ имѣется еще болѣе глубокая шахта, проникающая въ нѣдра земли въ вертикальномъ направленіи на 130 саженъ.

Въ Нижне-Тагильскомъ округѣ переплавляются, главнымъ образомъ, желѣзныя, марганцовыя и мѣдныя руды.

Въ 50 верстахъ къ югу отъ Тагила на линіи желѣзной дороги расположенъ Невьянскій желѣзодѣлательный и чугунно-плавильный заводъ (22.000 жителей). Въ окрестностяхъ завода находятся залежи асбеста — горнаго льна, котораго ежегодно добывается отъ 40 до 70.000 пудовъ. Благодаря своей малой теплопроводности, асбестъ получилъ въ послѣднее время широкое примѣненіе въ промышленности; изъ него изготовляютъ здѣсь особую ткань — асбестинъ, употребляемую для того, чтобы предотвращать охлажденіе паровыхъ котловъ.

Никита Демидовъ въ 1728 году представилъ Петру I образчики полотна изъ этого вещества. Палласъ во время своего путешествія по Уралу нашелъ въ Невьянскѣ старуху, которая умѣла ткать полотно, сучить нитки и вязать перчатки изъ асбеста.

Надъ заводомъ возвышается старинная покосившаяся башня; на ней бьютъ теперь одни куранты, а въ прежнія времена, какъ гласитъ преданіе, производился дозоръ за всѣмъ, что дѣлалось въ окружности.

Петръ Великій, жалуя Никитѣ Демидову Невьянскіе заводы, далъ ему и право наказывать людей, но съ тѣмъ, чтобы онъ не навелъ на себя „правыхъ слезъ и обиднаго воздыханія, что передъ Господомъ—грѣхъ непростительный“...

Демидовы страшно злоупотребляли этимъ правомъ. Никита построилъ каменный домъ, замѣчательный тѣмъ, что все, говорившееся въ немъ, было слышно хозяину и виновныхъ въ непочтеніи постигала страшная участь. Акинфій построилъ башню, еще болѣе знаменитую, высотою въ 25 саженъ, съ потайными ходами и подземельями, гдѣ пытали подозрѣваемыхъ, наказывали виновныхъ и гдѣ потоплялись „бѣглые“ во время ревизій. Эта же башня служила мѣстомъ чеканки фальшивой монеты. По преданіямъ, здѣсь своимъ судомъ замуровывали людей и держали ихъ въ колодкѣ и на цѣпяхъ и не мало было пролито здѣсь „правыхъ слезъ“, о которыхъ говорилъ Петръ, и не мало слышалось „обидныхъ воздыханій“...

До сихъ поръ въ народѣ ходятъ страшные разсказы о привидѣніяхъ, которыя бродятъ по ночамъ возлѣ башни, плачутъ и передаютъ о себѣ и своихъ мученіяхъ ужасающія подробности.

Невьянскій заводъ, съ принадлежащимъ къ нему селеніемъ, расположенъ между невысокимъ хребтомъ и восточными предгоріями Урала. Къ востоку отъ завода тянутся холмы, состоящіе изъ змѣевика, порфира и другихъ изверженныхъ породъ. Коралловые известняки, въ долинѣ, не претерпѣвшіе почти никакого измѣненія и ясно обнаруживающіе свое животное происхожденіе, по мѣрѣ приближенія къ холмамъ, постепенно переходятъ въ кристаллическій бѣлый и зеленый мраморъ. Такимъ образомъ, здѣсь воочію можно убѣдиться въ томъ, что мраморъ, не смотря на свое кристаллическое строеніе, все же органическаго происхожденія.

Золотые пріиски Невьянскихъ заводовъ расположены вдоль желѣзной дороги, такъ что изъ окна вагона можно видѣть, какъ старатели промываютъ шлиховое золото.

Вотъ какъ описываетъ Н. Д. Телешовъ производство этой работы.

„Среди зеленѣющей полянки, окаймленной невысокимъ лѣсомъ, словно русло какой-то пересохшей рѣки, тянется изрытая полоса, то съ ямами, то съ кучами ярко-желтыхъ камней и песка, то змѣится по ней ручеекъ, направляясь вкривь и вкось, то зеленѣетъ трава. Кое-гдѣ, близъ воды, копошатся люди. „А вонъ и приказчикъ“ — указалъ мнѣ извозчикъ на человѣка въ длиннополомъ сюртукѣ, который, не спѣша, пробирался по берегу.—„Стало быть, дальше работаютъ!“

Мы обогнали приказчика и вскорѣ остановились возлѣ землянки. Тутъ было все: журчала вода, дымился костеръ, работали люди; одинъ, стоя по поясъ въ ямѣ, рубилъ киркой каменистую почву, другой насыпалъ песокъ и камни въ тачку, третій стоялъ у чугунной дырявой плиты, въ которую сбѣгала вода, и шевелилъ мокрые камешки „гребкомъ“.

Это и были—старатели, т.-е. вольные рабочіе, получающіе здѣсь не опредѣленное жалованье, а плату съ каждаго добытаго золотника. Когда я подошелъ, они уже кончали работу. Мужикъ вылѣзъ изъ ямы и бросилъ кирку; на плиту подъ промывку насыпали еще двѣ—три лопаты камней, и рѣшили, что на сегодня—достаточно.

Пока для меня ничего не было понятно. Я видѣлъ, какъ бѣжалъ откуда-то небольшой ручеекъ; на пути его лежала чугунная плита, узкая и длинная, вся продырявленная; на ней лежали песокъ и камни, которые обмывались теченьемъ ручейка и безпрестанно шевелились гребками смотрителей, стоявшихъ, растопыря ноги, среди лужи. Все это дѣлалось медленно и молча.

Вскорѣ послѣ этого подошелъ къ намъ тотъ самый „приказчикъ“, котораго я обогналъ. Подойдя, онъ поздоровался со старателями.

По его распоряженію, сломали печать, которая соединяла чугунную доску съ деревяннымъ ящикомъ, и отложили эту доску въ сторону. Въ ящикѣ осталась порядочная кучка мелкаго песку, темнаго, мокраго, который начали шевелить лопаткой, подводя подъ струю ручейка. Этотъ ящикъ или, вѣрнѣе, жолобъ съ прямымъ дномъ, устроенъ нѣсколько покато, такъ что вмѣстѣ съ водой по немъ сбѣгаетъ и болѣе легкій песокъ. Съ каждою минутою кучка песка уменьшалась, и чѣмъ болѣе она уменьшалась, тѣмъ становилась чернѣе. Наконецъ, теченье ручья запрудили дерномъ, оставивъ одну слабую струю, и начали оставшійся черный песокъ подгребать кверху широкой щеткой. Промываясь, кучка становилась все меньше и все темнѣе; наконецъ, отъ нея осталась почти горсть.

— Это вотъ и есть самый шлихъ — спутникъ золота,—объяснилъ приказчикъ.

Продолжая подгребать эту черную кучку, которую снова размывала и разносила по ящику струя воды,— старатель опустилъ туда ртуть, и она вскорѣ покрылась золотистою пылью... Скучная, медленная и почти безплодная работа! Хотя старатели и сознались, что день вышелъ крайне неудачный, что результаты, обыкновенно, бываютъ лучше, но все-таки—рыть, возить, промывать и выпаривать эту драгоцѣнную пыль впятеромъ съ 6 часовъ утра до 6 часовъ вечера—не очень легко, а въ результатѣ—совершенно ничтожный заработокъ!

Когда, наконецъ, вынули и положили на желѣзную ложку комочекъ ртути, покрытый золотомъ, и поднесли къ огню, чтобы посредствомъ выпариванія удалить ртуть, приказчикъ досталъ изъ кармана маленькую кружку въ родѣ копилки, съ казенною печатью,

и велѣлъ промывной ящикъ или, по его названію, вашгердъ, закрыть снова чугунною крышкою и запечатать. Я съ любопытствомъ глядѣлъ на костеръ и слѣдилъ за золотымъ комочкомъ, который все уменьшался на ложкѣ; это выпаривалась изъ него ртуть, и вскорѣ получилось не болѣе, какъ съ горошину, чистое золото.

— Вотъ-съ,—сказалъ приказчикъ, небрежно раздавивъ эту горошину пальцемъ.—Только и всего за весь день!

Онъ пересыпалъ съ ложки на бумагу желтый порошокъ, поднесъ его мнѣ чуть не подъ носъ, предлагая полюбоваться, а затѣмъ заперъ его въ копилку.

Въ эту кружку запирается золото за всю недѣлю и по субботамъ принимается конторой, которая платитъ старателямъ съ намытаго золотника по 2 р. 80 к.“

Въ 30 верстахъ къ югу отъ Невьянскаго завода расположенъ Верхъ-Нейвинскій заводъ, отъ имени котораго получила названіе и желѣзнодорожная станція. Красивое мѣстоположеніе завода обращаетъ на себя вниманіе всѣхъ проѣзжающихъ по желѣзной дорогѣ. Селеніе Верхъ-Нейвинскаго завода расположено по склонамъ горъ. Наиболѣе высокая изъ нихъ носитъ названіе Сухой горы; на вершинѣ ея устроена башня для наблюденія за мѣстными пожарами. Селеніе Верхъ-Нейвинскаго завода отдѣляется отъ желѣзной дороги громаднымъ заводскимъ прудомъ, ширина котораго доходитъ до трехъ верстъ, а длина до восемнадцати верстъ. Въ Верхъ-Нейвинскомъ заводѣ насчитывается до 7.000 жителей. Заводъ основанъ въ 1762 году, но желѣзное производство въ этой мѣстности началось задолго до этого времени. Еще въ царствованіе Алексѣя Михайловича отданъ былъ плавильщику Александру Тумашову съ сыновьями казенный мѣдно-плавильный заводъ въ Соликамскомъ уѣздѣ, гдѣ Тумашовы и плавили нѣсколько лѣтъ мѣдную руду, поставляя мѣдь въ

казну. Но скоро рудники истощились, и заводъ остановился. Тогда сынъ Тумашова—Димитрій—сталъ искать руду и, дѣйствительно, нашелъ, только не мѣдную, а желѣзную—по рѣкѣ Нейвѣ. Въ 1669 году онъ построилъ здѣсь желѣзный заводъ и началъ добывать изъ руды желѣзо. Долго ли существовалъ этотъ заводъ,—неизвѣстно.

Въ настоящее время Верхъ-Нейвинскій заводъ вырабатываетъ ежегодно до 250.000 пудовъ листового желѣза, которое, по своей чистотѣ и гибкости, считается однимъ изъ лучшихъ въ мірѣ.

Въ лѣтописяхъ Урала Верхъ-Нейвинскъ извѣстенъ еще тѣмъ, что въ 1813 г. въ окрестностяхъ его было впервые открыто на Уралѣ золото. Открыла его дѣвочка Екатерина Богданова, нашедшая случайно на рѣкѣ Мельковкѣ золотой самородокъ. Объ этой находкѣ сейчасъ же было доложено управителю Полузадову, которому вмѣстѣ съ самородкомъ представили и дѣвочку. Управляющій не только не обрадовался этой находкѣ, а не на шутку вструхнулъ: открытіе золота въ заводской дачѣ угрожало тѣмъ, что весь заводъ отберутъ въ казну, такъ какъ онъ былъ предоставленъ лишь во временное пользованіе своимъ владѣльцамъ. Испугавшись такой бѣды, Полузадовъ запретилъ разглашать о находкѣ, а чтобы нашедшая золото дѣвочка не разболтала о самородкѣ, велѣлъ ее высѣчь розгами.

Черезъ 18 верстъ поѣздъ подходитъ къ слѣдующей станціи Исети. При приближеніи къ станціи, изъ оконъ вагона видны по обѣ стороны большія каменоломни. Добываемый здѣсь камень идетъ для потребностей дороги и для мощенія улицъ ближайшихъ городовъ.

Наконецъ, черезъ 19 верстъ поѣздъ подходитъ къ столицѣ Урала—Екатеринбургу. Самый городъ лежитъ въ ложбинѣ и становится виденъ лишь тогда, когда поѣздъ подходитъ къ самой станціи.

Екатеринбургъ,—уѣздный городъ Пермской губерніи, лежитъ на рѣкѣ Исети, притокѣ рѣки Тобола и принадлежитъ къ лучшимъ уѣзднымъ городамъ Европейской Россіи; его часто называютъ столицей Урала. Дѣйствительно, жителей въ немъ (55.488 ч.) больше, чѣмъ въ Перми (45.403 ч.), и не разъ уже возбуждался вопросъ о томъ, чтобы образовать особую Екатеринбургскую губернію, что, несомнѣнно, рано или поздно, должно осуществиться. Въ городѣ находится: главное Управленіе Уральскими горными заводами, Императорская Гранильная фабрика, Уральская химическая лабораторія и при ней—золотосплавочная, метеорологическая и магнитная обсерваторія, а также совѣтъ съѣздовъ уральскихъ горнопромышленниковъ. Въ верстѣ отъ города находится Верхъ-Исетскій желѣзодѣлательный заводъ, имѣющій десятитысячное населеніе. Выдѣлываемое здѣсь желѣзо пользуется извѣстностью и идетъ въ большомъ количествѣ за границу. На заводѣ работаетъ до 1500 рабочихъ.

Городъ Екатеринбургъ выстроенъ былъ генераломъ Геннинымъ, по повелѣнію Петра Великаго, на мѣстѣ, выбранномъ главнымъ управляющимъ Уральскими заводами В. Н. Татищевымъ. Первоначально выстроенная на Исети крѣпость носила названіе Исетскихъ заводовъ. Желая угодить Петру I, Геннинъ писалъ 12 іюня 1723 г. супругѣ Императора: „я зачалъ при рѣкѣ Исети, гдѣ мѣсто сыскалъ лучше, воды довольно и лѣсовъ и руды на много лѣта, и осмѣлился именовать до указу Катеринбургъ, а заводы Катеринбургскіе въ память высокославнаго имени Вашего Величества велѣлъ именовать. Что на Олонцѣ построены заводы и именованы во имя Его Императорскаго Величества, а симъ заводамъ надлежитъ именованнымъ быть во имя Вашего Величества. Однакожъ о томъ ожидаю указа“.

Въ отвѣтъ на это донесеніе Геннинъ удостоился получить собственноручное письмо государыни отъ 28

августа 1723 г., въ которомъ она, между прочимъ, пишетъ: „Что-же вы писали, что построенный на Исетѣ заводъ именовали, до указу, Екатеринбургомъ и иное такожъ Его Величеству угодно. И мы вамъ какъ за исправленіе положеннаго на васъ дѣла и за названіе во имя наше завода новостроеннаго благодарствуемъ“.

Уже въ октябрѣ того-же 1723 г. по поводу названія завода—крѣпости, Геннинъ писалъ въ Тобольскъ: „Новую крѣпость, которая построена въ угорской провинціи при рѣкѣ Исети, и при ней заводы съ разными фабриками и мануфактурами—назвали Екатеринбургъ, для памяти въ вѣчные роды и для вѣчной славы Ея Величества Всемилостивѣйшей Государыни Императрицы. И ежели какія промеморіи надлежитъ вамъ присылать, то писать: въ Екатеринбургъ, въ Сибирскій Бергамтъ“ (Такъ названо было Геннинымъ главное управленіе горными заводами).

На монетномъ дворѣ, открытомъ въ Екатеринбургѣ въ 1735 г., было выдѣлано въ первый же годъ мѣдной монеты на 70000 р., а въ 1761 г.—болѣе, чѣмъ на 2.000.000.

Въ настоящее время монетнаго двора уже не существуетъ.

Первое, что попадается на глаза еще на вокзалѣ, это—витрина со всевозможными издѣліями изъ камней: малахитовыя шкатулки, прессъ-папье, мраморныя вазы, брелоки изъ аметистовъ, кольца, булавки, серьги и т. п. По городу тоже чаще всего встрѣчаются вывѣски „рѣзчикъ печатей“ и магазины каменныхъ вещей, топазовъ, сердоликовъ и яшмъ.

По внѣшности Екатеринбургъ—лучшій изъ всѣхъ уральскихъ городовъ. Его чистота и красивыя зданія, обиліе общественныхъ учрежденій, богатые магазины и сады—все производитъ на путника отрадное впечатлѣніе. Населеніе здѣсь необыкновенно разнообразное по націи, по состоянію и по религіи; о послѣ-

днемъ можно судить по церквамъ: кромѣ собора и православныхъ храмовъ, здѣсь есть единовѣрческія церкви, роскошныя и богатыя; есть нѣмецкая церковь, польскій костелъ, еврейскій молитвенный домъ, и въ недалекомъ будущемъ построится мечеть.

Самымъ интереснымъ, безспорно, должна считаться для туриста Императорская гранильная фабрика, гдѣ изящество и богатство соединяются въ нѣчто цѣлое. Къ сожалѣнію, для большинства любителей и знатоковъ произведенія этой художественной мастерской, можетъ быть, единственной въ Россіи,—остаются неизвѣстными. Работы гранильной фабрики—верхъ изящества.

Сначала производятся черныя работы, т. е. распилка камней. Ничего шумнаго, ничего грандіознаго здѣсь не увидитъ и не узнаетъ зритель. Онъ пройдетъ мимо машинъ, мимо всѣхъ инструментовъ и, пожалуй, не обратитъ вниманія на тотъ упорный и медленный трудъ, съ которымъ сопряжена эта кропотливая работа, и только потомъ, когда передъ нимъ, вмѣсто видѣнныхъ сѣрыхъ и мокрыхъ каменныхъ глыбъ, предстанетъ вдругъ роскошная ваза, изящно отшлифованная, узорчатая, исполненная по прекрасному рисунку—зритель невольно залюбуется ею и невольно вспомнитъ тѣ старыя глыбы, изъ которыхъ возникла эта роскошная вещь.

Съ страшной медлительностью, съ необыкновенною кропотливостью происходитъ здѣсь превращеніе этихъ глыбъ въ изящныя издѣлія.

Остановившись передъ громадной яшмовой вазой, въ 2 аршина діаметромъ и въ $2^1/_2$ арш. высотою,—Н. Д. Телешовъ поинтересовался узнать, сколько требуется времени, чтобы сработать такую чашу.

Ему отвѣчали, что не менѣе *пяти* лѣтъ!

Оказывается, что одна только распилка камней занимаетъ недѣли три, затѣмъ начинается выточка по рисункамъ отдѣльныхъ частей, шлифовка, отдѣлка

и составленіе. Но что это получаются за вещи! Всевозможныхъ цвѣтовъ яшма, крупная по размѣрамъ и художественная по обработкѣ, производитъ на зрителя чарующее впечатлѣніе. Немудрено, что подобныя произведенія цѣнятся десятками тысячъ рублей, потому что одинъ только пятилѣтній трудъ, требующій опыта и вкуса, стоитъ недешево, не говоря уже ни о чемъ другомъ.

Гранильная фабрика принадлежитъ кабинету Его Величества, и всѣ произведенія ея идутъ исключительно ко двору. Изъ Петербурга присылаютъ сюда рисунки и восковыя модели, и черезъ нѣсколько лѣтъ получаютъ чудныя работы, драгоцѣнныя по стоимости и несравненныя по мастерству и искусству.

Напримѣръ, небольшое яшмовое прессъ-папье, изображающее группу кошекъ, сдѣлано такъ художественно, что произвело бы фуроръ на любой выставкѣ; рядомъ—присланная изъ Петербурга восковая модель этой группы. Огромныя вазы, подобіе которыхъ можно встрѣтить въ Императорскомъ Эрмитажѣ, высѣкаютъ и гранятъ ежедневно нѣсколько человѣкъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ; здѣсь кладется трудъ, способность, даже болѣе того—талантъ; здѣсь расходуются страшныя суммы и время, здѣсь оживляются и принимаютъ художественные образы мертвые камни и только очень немногіе, т. е. мѣстные жители да случайные путешественники, имѣютъ возможность видѣть и любоваться произведеніями этой, единственной въ своемъ родѣ, русской мастерской.

Даже мелочи: кабинетныя фигурки, пепельницы, папиросницы, даже гладкіе стаканчики—сдѣланы удивительно изящно! Но ни одна вещь здѣсь не продается. Въ публику поступаютъ только издѣлія кустарей, частной работы; эти издѣлія пользуются большою извѣстностью и сбытомъ, считаются интересными и красивыми; но тому, кто видѣлъ работу гранильной

фабрики, эти кустарныя вещи покажутся ничтожными и, во всякомъ случаѣ,—не болѣе, какъ грубымъ подражаніемъ.

Музей Уральскаго общества любителей естествознанія тоже довольно интересенъ и обширенъ. Главная задача его —жизнь и бытъ Урала, что характеризуется коллекціями животныхъ и насѣкомыхъ, рыбъ и птицъ, минераловъ, монетъ, растительности и предметовъ быта мѣстныхъ инородцевъ: одежда, вооруженіе, идолы и т. п. Между прочимъ, у самаго входа помѣщенъ громадный золоченый шаръ съ крупною надписью:

„1.265 пуд. золота
29.000.000 кредитныхъ рублей
по нынѣшнему курсу“.

Если бы все золото, добытое за 67 лѣтъ (съ 1820 г. по 1886 г.) въ Невьянскомъ заводѣ, слить вмѣстѣ, то получился бы именно такой шаръ, въ которомъ $39^1/_2$ куб. футовъ шлихового золота.

Екатеринбургъ соединенъ съ Челябинскомъ, начальнымъ пунктомъ Великой Сибирской Магистрали, желѣзнодорожной вѣтвью длиною въ 230 верстъ. Вся дорога отличается извилистостью и проходитъ по глухимъ лѣснымъ мѣстамъ Средняго и Южнаго Урала съ многочисленными заводами.

Подымаясь по восточному скату Уральскаго хребта, желѣзная дорога на 78 верстѣ отъ Екатеринбурга переваливаетъ черезъ Уральскій хребетъ на высотѣ 213 саженъ надъ уровнемъ моря. Самый перевалъ находится между станціями Полдневой и Уфалеемъ. Отъ Уфалея дорога красиво поднимается по западному склону Уральскаго хребта. Мѣстами линія идетъ въ полутоннеляхъ и затѣмъ на водораздѣлѣ рѣкъ Уфалейки и Мауха вторично переваливаетъ черезъ Уральскій хребетъ на высотѣ 212 саж. надъ уровнемъ моря. Далѣе линія пересѣкаетъ обширное болото „Константиновскій

логъ“ и спускается по восточному скату Урала, пересѣкая многочисленные логи, овраги и рѣчки. На 147 верстѣ лежитъ станція Кыштымъ, представляющая одно изъ самыхъ живописныхъ мѣстъ всей дороги. Вблизи расположены Кыштымскіе заводы съ 20 тысячнымъ населеніемъ. Весь Кыштымскій округъ необыкновенно богатъ рудными залежами и минералами. Кромѣ мѣсторожденія золота и желѣза, здѣсь добывается корундъ и другіе цѣнные минералы, Кыштымскіе заводы перерабатываютъ, главнымъ образомъ, чугунъ и желѣзо.

II.

Самаро-Златоустовская желѣзная дорога.

Самаро-Златоустовская желѣзная дорога является главнымъ соединительнымъ звеномъ между желѣзными дорогами Европейской Россіи и Великой Сибирской желѣзной дорогой. Конечно, по мѣрѣ развитія движенія по Великому Сибирскому Пути, выясняется потребность въ сооруженіи другихъ соединительныхъ звеньевъ и уже въ настоящее время предположена постройка желѣзной дороги изъ Вятки на Петербургъ.

Самаро-Златоустовская желѣзная дорога начинается въ обширномъ селеніи Батраки—на правомъ берегу Волги, гдѣ сходятся желѣзныя дороги изъ Тулы и Рязани. Здѣсь въ 1885 г. была открыта первая переселенческая контора: она обязана была снабжать переселенцевъ свѣдѣніями относительно свободныхъ земель въ Сибири.

Ни въ одномъ государствѣ не заботятся такъ о переселенцахъ, какъ у насъ въ Россіи. Да оно и понятно: переселенцы, удаляясь за нѣсколько тысячъ верстъ отъ своей родины, все же остаются въ предѣлахъ сво-

его государства, способствуя распространенію русскаго вліянія на далекихъ окраинахъ. По всему протяженію Великой Сибирской дороги устроено до двадцати врачебно-питательныхъ пунктовъ, гдѣ переселенцы пользуются безплатнымъ пріютомъ и дешевой горячей пищей, которая, въ случаѣ нужды, отпускается даже и даромъ. Плата по желѣзной дорогѣ за проѣздъ также значительно понижена, и, кромѣ того, переселенческимъ управленіемъ, въ случаѣ нужды, выдаются поселенцамъ ссуды; направляющіеся въ Западную Сибирь, получаютъ по 50 руб. на семью, а кто направляется далѣе, получаетъ на семью и до ста рублей.

Прибывъ на мѣсто, поселенецъ получаетъ ссуду на посѣвъ и на продовольствіе; кромѣ того, ему даютъ безплатно лѣсъ для постройки. По истеченіи трехъ лѣтъ, колонисты обязуются уплачивать свой долгъ по ссудамъ ежегодными взносами, которые разсрочиваются на десять лѣтъ. Кромѣ того, выдаются пособія па постройку общественныхъ мельницъ, рытье колодцевъ и прочія сооруженія, необходимыя при устройствѣ новаго поселка. Наконецъ, устроены казенные склады земледѣльческихъ орудій и машинъ, отпускаемыхъ новоселамъ по удешевленнымъ цѣнамъ. Въ теченіе трехъ первыхъ лѣтъ поселенцы избавляются отъ взноса платежей въ казну и отъ воинской повинности.

Поселенческое управленіе издаетъ для народа ежегодно дешевыя книжки, которыя въ громадномъ количествѣ разсылаются крестьянскому населенію. Въ этихъ книжкахъ простымъ, но толковымъ языкомъ изложено краткое описаніе Сибири и правила для переселенія на казенныя земли, словомъ, все то, что нужно знать каждому „ходоку“. На обязанности „ходоковъ“ лежитъ развѣдка и пріисканіе подходящаго участка для переселенія.

Вагоны Сибирской желѣзной дороги первыхъ трехъ классовъ ничѣмъ не отличаются отъ обычныхъ, но,

кромѣ того, по сибирской дорогѣ, начиная отъ Челябинска, ходятъ еще спеціально для переселенцевъ вагоны удешевленнаго 4-го класса съ 2-ярусными нарами для спанья.

На станціяхъ обращаютъ на себя вниманіе кирпичные домики съ надписью надъ входомъ: „кипятокъ—безплатно". Пассажиры съ котелками и чайниками устремляются къ этимъ домикамъ и, нацѣдивъ кипятку изъ вставленнаго въ печь котла, завариваютъ въ своихъ вагонахъ чай; потомъ приглашаютъ къ себѣ въ гости знакомыхъ и, когда поѣздъ вновь двинулся въ путь, то, за чайными приготовленіями, составляются компаніи съ веселыми бесѣдами.

На большихъ станціяхъ съ буфетами поѣзда стоятъ довольно долго, такъ что можно, не торопясь, напиться чаю, позавтракать или пообѣдать. Судя по выставленной на столѣ таксѣ, порціи не дороже тѣхъ, что значатся, вообще, въ Россіи. Но для третьеклассныхъ пассажировъ имѣются тутъ же еще особаго рода буфеты, которые пассажиры прозвали „бабьими". Эти буфеты помѣщаются обыкновенно возлѣ станціи, но въ открытомъ полѣ: передъ длиннымъ столомъ располагается цѣлый рядъ крестьянокъ изъ сосѣднихъ поселковъ съ разными продуктами. Тутъ, на столѣ предлагаются пассажирамъ бутылки съ молокомъ, крестьянскія печенья, даже горячіе блины, вареная баранина, рыба, печеныя яйца, картофель и тому подобныя снѣди, продаваемыя за весьма дешевыя цѣны. Торговля эта наноситъ, конечно, немалый ущербъ буфету третьяго класса, но служитъ значительнымъ подспорьемъ для малозажиточныхъ переселенцевъ. Эти столы съ ихъ продажными продуктами окружены обыкновенно густыми толпами третьеклассныхъ пассажировъ. Запасаясь здѣсь въ дорогу разнаго рода провизіей, они затѣмъ, не торопясь, съѣдаютъ по пути свои покупки.

Самаро-Златоустовская желѣзная дорога имѣетъ въ длину 1056 верстъ отъ Батраковъ до Челябинска. Изъ боковыхъ вѣтвей ея самая значительная на Оренбургъ—353 версты. Сооружалась желѣзная дорога съ 1875 по 1898 годъ.

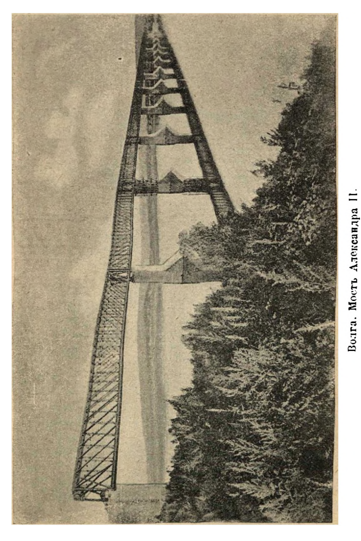
Станція Батраки находится на разстояніи 1500 верстъ отъ Петербурга и 900 верстъ отъ Москвы. Само селеніе Батраки, какъ мы уже сказали, расположено на правомъ берегу Волги и находится въ Сызранскомъ уѣздѣ Симбирской губерніи. Въ Батракахъ имѣется удобная пристань для стоянки судовъ и пароходовъ. Около—нефтяные и керосиновые баки. Нефтяныхъ продуктовъ здѣсь сливается ежегодно до 10 милліоновъ пудовъ. Въ Батраки они подвозятся въ наливныхъ баржахъ изъ Астрахани, а отсюда въ особыхъ вагонахъ-цистернахъ перевозятся или во внутреннія губерніи или же—по Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ слѣдуютъ на востокъ.

По побережью Волги находятся залежи асфальта, который здѣсь перерабатывается въ значительномъ количествѣ (до 800 пудовъ въ годъ) на заводахъ Сызранскаго асфальтоваго акціонернаго общества.

Отъ станціи Батраковъ дорога направляется на востокъ, слѣдуя вдоль праваго берега Волги, которую пересѣкаетъ на восьмой верстѣ Александровскимъ мостомъ, названномъ такъ въ память Императора Александра II. По своей длинѣ мостъ этотъ уступаетъ только Аму-Дарьинскому; это колоссальное сооруженіе состоитъ изъ 13 пролетовъ—каждый въ 50 саженъ. Длина всего моста—675 саженъ. Быки и устои моста сдѣланы изъ мѣстнаго камня, а ледорѣзы облицованы гранитомъ. Постройка моста продолжалась 5 лѣтъ, съ 1875 по 1880 годъ, по проэкту профессора Н. А. Бѣлелюбскаго, и обошлась слишкомъ въ 7 милліоновъ рублей.

Перейдя черезъ мостъ на лѣвый берегъ Волги, дорога вступаетъ въ предѣлы Самарской губерніи. Дорога

проходитъ здѣсь по однообразной мѣстности низменнаго лѣваго берега Волги. Подходя къ Самарѣ, желѣз-



Волга. Мостъ Александра II.

ная дорога пересѣкаетъ одноименную съ городомъ рѣку мостомъ длиною въ 120 саженъ.

Самара—одинъ изъ самыхъ крупныхъ и богатыхъ приволжскихъ городовъ. Городъ вытянулся вдоль Волги

Волга. Мостъ Александра II.

на протяженіи двухъ верстъ. Все это разстояніе занято у самой воды пристанями пароходовъ; повыше—грудами

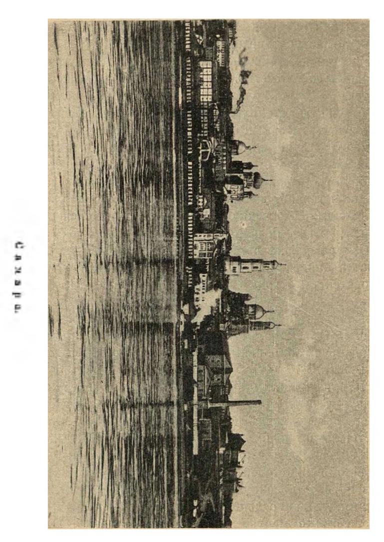
тюковъ, бочекъ и кулей, еще выше деревянными складочными магазинами. Это первый берегъ, довольно отлогій. Выше его, на обрывѣ, стоитъ настоящій городъ и смотритъ на Волгу своими огромными каменными не оштукатуренными домами.

Удобствомъ пристаней ни одинъ изъ приволжскихъ городовъ не можетъ сравниться съ Самарой: Волга протекаетъ здѣсь у самаго города и имѣетъ весьма значительную глубину. Ширина ея достигаетъ здѣсь до 700 саженъ, и самый городъ стоитъ у вершины той знаменитой луки, которую образуетъ Волга, огибая Жегулевскія горы. Устье рѣки Самары расширено въ глубокій помѣстительный затонъ, который, благодаря искусственной гавани, вмѣщаетъ въ себя до 50 пароходовъ. Пароходныя пассажирскія пристани расположены по Волгѣ, а хлѣбныя пристани—на Самарѣ.

Самара вскрывается двумя недѣлями раньше Волги и на ея очистившейся ото льда поверхности грузятся и готовятся къ отходу цѣлыя полчища баржъ. Проѣзжая вдоль рѣки Самары, вы видите крыши какихъ-то почернѣвшихъ бревенчатыхъ избъ, стоящихъ вровень съ улицей. Это хлѣбные амбары, которые, въ видѣ громадныхъ срубовъ, подымаются съ самого дна глубокаго обрыва.

Ихъ нагружаютъ сверху, съ улицы, а разгружаютъ внизу, у самой рѣки Самары, прямо на барки. На берегу вдоль Волги кипитъ цѣлый день оживленная дѣятельность: грузятся и разгружаются пароходы, скрипятъ телѣги, хлопочатъ и суетятся загорѣлые отъ солнца рабочіе. У пристаней на протяженіи двухъ верстъ снуютъ пароходы, волнуя воду своими колоссальными колесами, медленно двигаются громадныя барки и мелькаютъ бѣлые паруса безчисленныхъ лодокъ, Все это уноситъ вверхъ и внизъ по Волгѣ тысячи людей и милліоны пудовъ сала, шерсти, хлѣба, рыбы. Вотъ идетъ чудовищный американскій пароходъ: ростомъ онъ съ

двухъэтажный домъ, въ каждомъ этажѣ насчитывается по 32 окна. Ему на встрѣчу такой же гигантъ, также



Самара.

биткомъ набитый людьми. Кромѣ пароходовъ, вы видите нѣсколько каравановъ громадныхъ барокъ; ихъ

медленно и съ трудомъ тянутъ за собою черные, какъ грачи, плоскіе, глубоко погруженные въ воду буксирные пароходы. Они безпрерывно воютъ глухими, низкими голосами, звуки которыхъ далеко разносятся по рѣкѣ.

Распланирована Самара, какъ и всѣ степные города, по линейкѣ. Широкія, прямыя безконечныя улицы пересѣкаются подъ прямыми углами. Тѣ, которыя ближе къ Волгѣ, застроены каменными домами, дальнія—деревянными. Недостатокъ хорошей воды и ужасная пыль неблагопріятно отзываются на здоровьѣ самарскихъ жителей.

Проведеніе желѣзныхъ дорогъ къ Оренбургу и Златоусту сдѣлало Самару однимъ изъ важнѣйшихъ въ имперіи рынковъ по торговлѣ хлѣбомъ, скотомъ, саломъ. Сооруженіе Великой Сибирской желѣзной дороги еще болѣе выдвинуло значеніе этого города, гдѣ сходятся водные и желѣзнодорожные грузы, слѣдующіе съ южнаго Поволжья, дальняго востока и центральной Азіи. На самарскій хлѣбный рынокъ подвозится масса хлѣба, какъ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и сплавомъ по рѣкамъ Волгѣ и Самарѣ, а также и на возахъ изъ окрестныхъ селеній.

Общая годовая покупка хлѣба въ Самарѣ простирается до 18.000,000 пудовъ, изъ нихъ пшеницы до 12.000,000 пудовъ.

Для удобства переселенцевъ въ Самарѣ устроена особая столовая: подъ обширнымъ навѣсомъ на столбахъ тянутся длинные столы со скамьями по обѣ стороны; на нихъ могутъ размѣститься человѣкъ триста. Возлѣ навѣса помѣщена кухня съ обширною печью; въ нее вставлены котлы, въ которыхъ варятся щи. Довольно значительная порція этихъ щей стоитъ пять копѣекъ.

Отъ станціи Самары до Уфы на протяженіи полутысячи верстъ мѣстность имѣетъ степной характеръ.

Главное занятіе здѣшняго населенія земледѣліе и скотоводство. Сначала дорога идетъ долиною рѣки Самары, а затѣмъ вдоль ея праваго притока, рѣки Кинели. Отъ станціи Кинель отходитъ къ юго-востоку желѣзная дорога на Оренбургъ; она получитъ особенное значеніе послѣ того, какъ будетъ продолжена до Ташкента. Къ постройкѣ этой линіи приступлено въ 1901 г. Вступая въ предѣлы Уфимской губерніи, дорога проходитъ на десять верстъ южнѣе города Белебея и направляется далѣе къ сѣверу-востоку долиной рѣки Дёмы, такъ превосходно описанной И. Т. Аксаковымъ. Здѣсь, начиная за 50 верстъ отъ Уфы, наблюдается интересное геологическое явленіе, извѣстное подъ именемъ „воронокъ". Это—внезапные провалы земли, принимающіе форму воронокъ болѣе или менѣе значительныхъ размѣровъ.

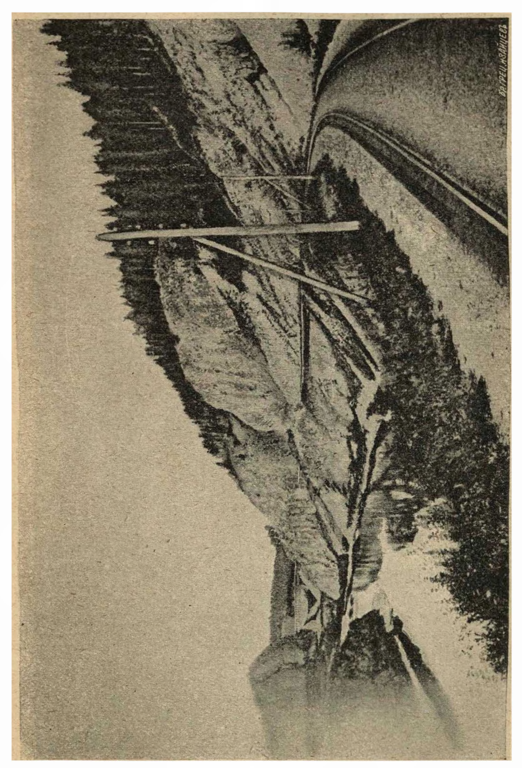
На шестой верстѣ отъ Уфы можно видѣть громадную воронку въ 15 саженъ въ поперечникѣ и около 10 саженъ глубины. Воронки появляются ежегодно весною и лѣтомъ и составляютъ здѣсь обычное явленіе, сопровождающее проходъ весеннихъ водъ, которыя растворяютъ подземные известковые пласты и, такимъ образомъ, вызываютъ провалы. Въ связи съ этимъ стоитъ и образованіе многочисленныхъ пещеръ въ известковыхъ горахъ вдоль рѣки Бѣлой.

Подходя къ станціи „Уфа", желѣзная дорога пересѣкаетъ Бѣлую мостомъ въ 300 саженъ. Самый городъ живописно расположенъ на правомъ высокомъ берегу рѣки при впаденіи въ нее Уфы.

Городъ Уфа построенъ въ 1573 г. при царѣ Іоаннѣ Грозномъ. По преданію, на мѣстѣ нынѣшняго поселенія и прежде былъ большой татарскій городъ. Губернскимъ городомъ Уфа сдѣлана въ 1782 году.

Уфа имѣетъ важное значеніе по торговлѣ хлѣбомъ и соединена пароходными линіями по рѣкѣ Бѣлой и Камѣ съ волжскими пристанями.

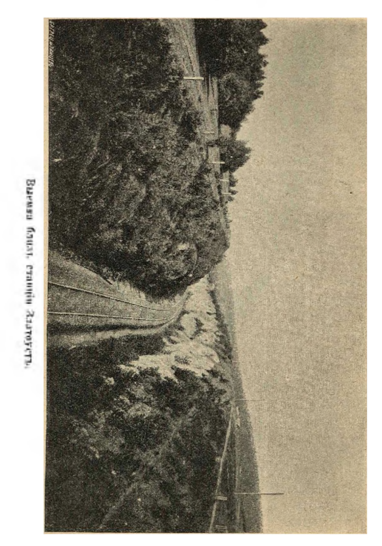
Отъ Уфы до Златоуста желѣзная дорога идетъ по горной лѣсистой мѣстности съ красивыми видами по



Видъ близъ станціи Усть-Катавъ въ 33 верстахъ отъ Златоуста.

обѣимъ сторонамъ. На разстояніи въ 20 верстахъ къ востоку отъ Уфы близъ станціи Ураково находится

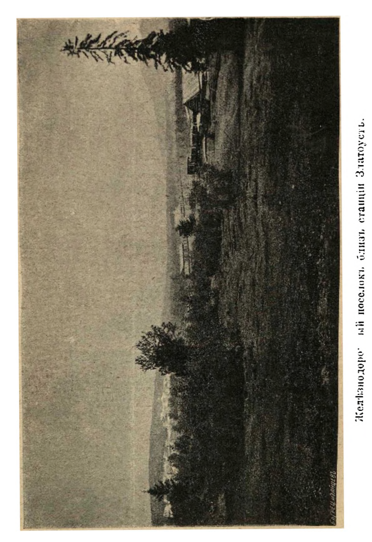
обширный салотопенный заводъ братьевъ Крестовниковыхъ. Изъ Уракова сало сплавляется по рѣкѣ Уфѣ,



Выемки близ. станціи Златоустъ.

Бѣлой и Камѣ—въ Казань, гдѣ находится свѣчной и мыловаренный заводъ Крестовниковыхъ. Далѣе дорога

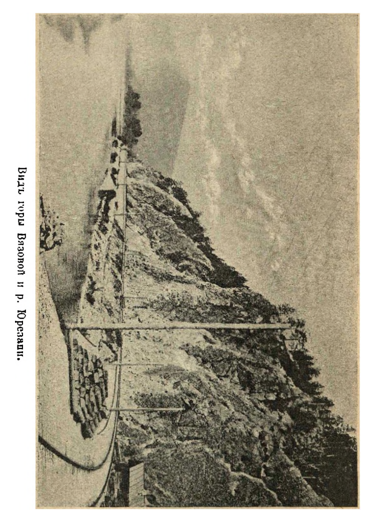
проходитъ черезъ рядъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ— Миньярскій, Симскій и другіе, пересѣкаетъ живопис-



Желѣзнодоро ый поселокъ близъ станціи Златоустъ.

ную долину рѣки Юрезани, пересѣкаетъ рѣку Ай, послѣднюю значительную рѣку Урала, скатывающуюся на за-

падъ и затѣмъ начинаетъ подниматься къ городу Златоусту, извиваясь среди горныхъ кряжей, покрытыхъ хвойнымъ лѣсомъ.



Видъ горы Вязовой и р. Юрезани.

Городъ Златоустъ съ двадцатипятитысячнымъ населеніемъ стоитъ при впаденіи рѣчки Тесьмы въ рѣку Ай.

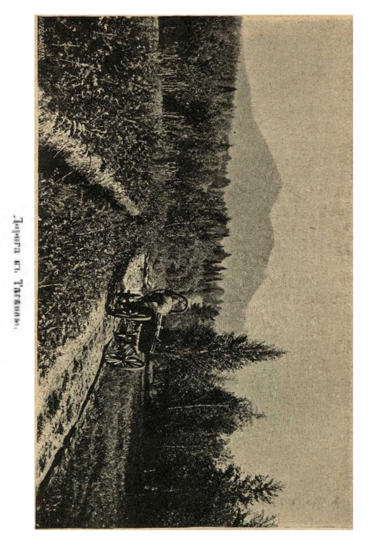
Основаніе его относится къ 1754 г. Когда тульскіе купцы Масоловы устроили на купленной у башкиръ землѣ желѣзодѣлательный и мѣдноплавильный заводъ, сначала заводъ назывался Косотуръ, а потомъ, по церкви Трехъ святителей: Василія Великаго, Григорія Богослова и Іоанна Златоуста,—сталъ называться Златоустовскимъ. Въ 1774 году 12 мая заводъ занялъ Пугачевъ. Жители встрѣтили его съ колокольнымъ звономъ, крестами и иконами, поднеся по русскому обычаю хлѣбъ-соль. Черезъ трое сутокъ Пугачевъ, услыхавъ о приближеніи посланнаго противъ него отряда полковника Михельсона, выступилъ изъ завода, приказавъ его сжечь и разграбить, а жителямъ слѣдовать за собою. Черезъ два года заводъ былъ снова возобновленъ и сюда были вызваны изъ Золингена нѣмецкіе мастера для обученія выдѣлкѣ холоднаго оружія; въ 1865 году Златоустовскій заводъ сдѣланъ уѣзднымъ городомъ Уфимской губ. Златоустовскіе заводы состоятъ въ настоящее время въ вѣдѣніи министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ.

Видъ станціи Златоустъ очень веселый: она расположена у подошвы горнаго кряжа, покрытаго хвойнымъ лѣсомъ. Вокзалъ находится верстахъ въ трехъ отъ города, но около него выстроилась теперь уже цѣлая слобода, представляющая очень красивое мѣстечко. Кругомъ возвышаются горы во главѣ съ высокимъ и красивымъ Таганаемъ; внизу разстилается обширная гладь заводскаго пруда.

Передъ въѣздомъ въ центръ города справа отъ дороги подымается высокій горный кряжъ, лишенный всякой растительности и представляющій собою голыя скалы, красиво оборванныя и напластованныя другъ на друга.

Повертываете направо и передъ глазами—огромныхъ размѣровъ, вся красная доменная печь съ летящими изъ нея искрами... А еще далѣе—около десятка заводскихъ трубъ и громадное зданіе Князе-Михайловской

оружейной фабрики. Переѣзжаете плотину: впереди большой соборъ, около него небольшой скверъ и въ



Дорога къ Таганаю.

немъ памятникъ Александру II. Памятникъ довольно внушительныхъ размѣровъ: пьедесталъ его сдѣланъ изъ

мрамора; а во весь ростъ фигура Государя вылита изъ чугуна въ сосѣднемъ Кусинскомъ казенномъ заводѣ. Лицо Государя обращено на заводъ: одной рукой онъ опирается на круглый столъ, а въ другой—держитъ хартію, манифестъ 19 февраля. На памятникѣ на русскомъ и татарскомъ языкахъ написано: „Царю Освободителю Александру II". Памятникъ сооруженъ иждивеніемъ жителей города и уѣзда.

Передъ памятникомъ на площади съ краю помѣщается зданіе управленія Златоустовскимъ Горнымъ округомъ, а рядомъ съ нимъ арсеналъ, за которымъ тянутся склады и разныя заводскія постройки. Зданіе арсенала украшено двуглавымъ чернымъ орломъ, у ногъ котораго сложено оружіе.

Позади памятника возвышается „сопка" (гора) съ маленькой часовней на вершинѣ. Отсюда — великолѣпный видъ на Златоустъ и окрестныя горы. Вотъ какъ описываетъ Н. Д. Телешовъ развертывающуюся отсюда панораму:

„Послѣ ночного дождя стояло тихое безвѣтренное утро; туманъ разсѣивался, сквозь облака начинало проглядывать солнце, ожидался ясный солнечный день. До поѣзда оставалось еще много времени, и я зашелъ сначала въ соборъ, гдѣ пѣли по комъ-то панихиду, потомъ, увидавъ узенькую дикую тропинку, которая, извиваясь по всей горѣ, вела на вершину сопки,— началъ по ней взбираться, наслаждаясь чистымъ и легкимъ горнымъ воздухомъ. Чѣмъ выше я уходилъ, тѣмъ красивѣе становилась окрестная картина; я брелъ, не торопясь, нерѣдко останавливаясь передохнуть и полюбоваться и, наконецъ, достигъ вершины.

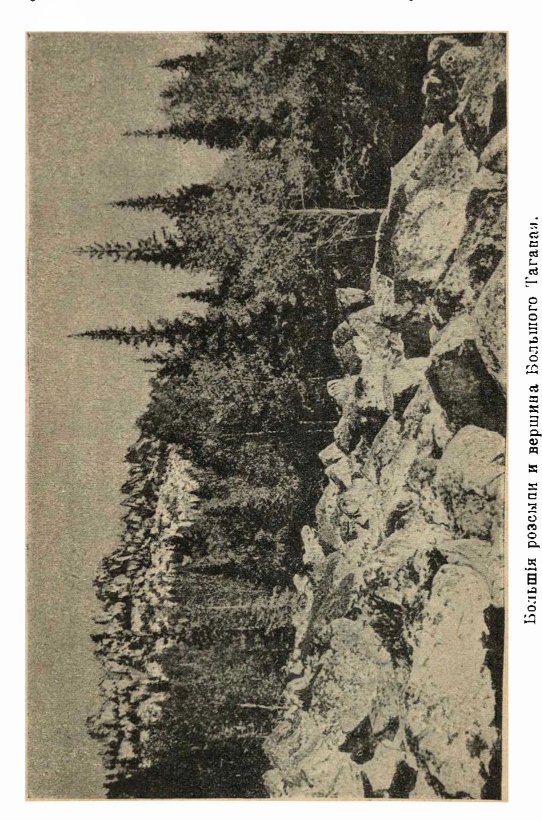
Здѣсь поставлена небольшая сквозная бесѣдка, называемая часовней; она сооружена въ память посѣщенія г. Златоуста покойнымъ Императоромъ Александромъ II, въ 1837 г. Теперь она уже обветшала, облупилась и, занесенная на такую высь, глядитъ сиротою.

Внутри ея все пусто, виситъ только старый образъ Александра Невскаго. Я опустился возлѣ нея на дикій

Общій видъ Малаго Таганая и Откликного гребня.

камень среди травы и заглядѣлся вдаль. Туманъ рѣдѣлъ, и горы очерчивались яснѣе: видиѣлись оба Та-

ганая—Большой и Малый, тянулись повсюду холмы, внизу зеленѣли долины. Недвижимыя тучи мѣстами



Большія розсыпи и вершина Большого Таганая.

растаяли, разорвались на тысячи кусковъ и цѣлыми полчищами двинулись къ сѣверу; солнце начало при-

грѣвать, подъ его лучами заблестѣла искрами мокрая трава и засверкали мокрыя обнаженныя плиты дикихъ

Откликной гребень и Малый Таганай.

камней. Внизу виднѣлись заводы, соборъ и памятникъ, по берегу широкаго пруда раскинулось подъ горою

большое селенье; на лужайкѣ пасся домашній скотъ, по дорогѣ шли люди... Какъ все это далеко отъ меня и кажется какимъ мелкимъ и маленькимъ!“

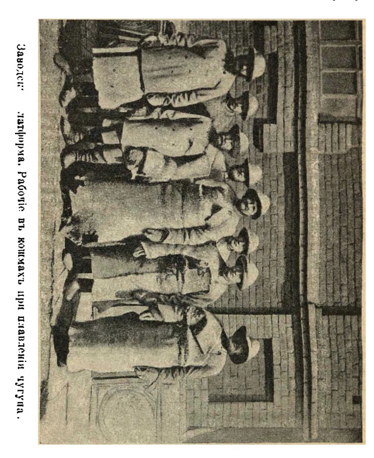
Осмотръ арсенала разрѣшается съ 9 до 12 часовъ дня и съ 3 до 6 часовъ вечера. Н. Д. Телешову удалось ознакомиться подробно со всѣми стадіями производства клинковъ и вотъ какъ онъ объ этомъ разсказываетъ:

„Принимая неточныя круглыя цифры, можно положить, что здѣсь разрабатывается руды до 70.000 пудовъ въ годъ, выплавляется чугуна 350.000 пудовъ, выдѣлывается желѣза 200.000 пуд., мартеновской стали 250.000 пудовъ и почти полмилліона артиллерійскихъ снарядовъ, шрапнелей и бомбъ; холоднаго оружія тоже выпускается до полумилліона штукъ; выработкой клинковъ Златоустъ особенно славится; здѣшніе клинки — своего рода знаменитость. Исторію этого знаменитаго клинка мнѣ удалось прослѣдить отъ самаго начала, т. е. пока это былъ простой слитокъ стали (болванка), и до конца—когда получилась изъ него сабля.

Я видѣлъ, какъ раскаленную болванку начинаютъ прокатывать и дѣлать изъ нея прутья, которые подводятъ подъ молотъ и вытягиваютъ изъ нихъ „кованцы“, т. е. въ грубомъ видѣ клинокъ; затѣмъ его несутъ въ кузницу и отправляютъ въ закалку; тамъ сперва нагрѣваютъ его въ свинцовой ваннѣ въ 980 градусовъ, потомъ охлаждаютъ въ водѣ, но онъ еще такъ хрупокъ, что долженъ еще выдержать ванну изъ свинца и олова, гдѣ онъ пріобрѣтаетъ „вязкость“, т. е. дѣлается уже неломкимъ; затѣмъ его точатъ и придаютъ правильную форму.

Существуетъ два способа точенія или „точки“,— мокрая, которая бываетъ недостаточна, и сухая, при которой рабочіе не живутъ болѣе 12 лѣтъ и умираютъ чахоткой; за это имъ каждый годъ считается за три. Работа очень тяжелая, требующая большой аккуратности, такъ какъ нужно обточить клинокъ и подогнать его до одной сотой дюйма; изъ точки клинокъ идетъ

въ полировку, а затѣмъ уже поступаетъ на испытаніе, гдѣ имъ бьютъ два раза плашмя изо всей силы по доскѣ, правою и лѣвою стороною, затѣмъ бьютъ лезвеемъ по бревну и по такому же клинку, какъ онъ самъ, только незакаленной стали; послѣ этого пробуютъ



Заводск... платформа. Рабочіе въ кошмахъ при плавленіи чугуна.

его остріе, которымъ онъ долженъ проколоть стальную пластинку на $^1/_{16}$ дюйма. Если всѣ эти пробы оказались удачными, то клинокъ помѣщаютъ въ особый станокъ для послѣдняго испытанія. Назначеніе этого стан-

ка таково: воткнутый въ него стоймя клинокъ сгибаютъ по серединѣ на пять дюймовъ, такъ что получается дуга, а на вершину его кладутъ тяжесть въ 50 фунтовъ и затѣмъ освобождаютъ. Согнутый клинокъ долженъ выпрямиться самъ, поднять нагрузку и стоять, какъ стрѣла; только тогда онъ считается вполнѣ хорошимъ и годнымъ. Среди многихъ, даже военныхъ, распространено заблужденіе: они хвалятся клинкомъ, который сильно гнется и извивается чуть ли не колесомъ; оказывается, это грубая ошибка, потому что клинокъ долженъ не только рубить, но и колоть, а для этого необходима точная предѣльная упругость, иначе красиво гнущійся клинокъ ничего не стоитъ и можетъ считаться только игрушкой.

Здѣсь же выдѣлываютъ знаменитые клинки дамасцированной стали (сварочные булаты); это высшій сортъ, идеалъ холоднаго оружія. Настоящій булатъ у азіатцевъ передается, какъ родовая драгоцѣнность; онъ легко перерѣзываетъ брошенный на воздухѣ газовый платокъ, тогда какъ клинокъ изъ самой лучшей инструментальной стали въ состояніи перерѣзывать только плотные виды шелковой матеріи. Главный признакъ, которымъ отличается булатъ отъ обыкновенной стали, есть узоръ, получаемый металломъ во время ковки, т.-е. полосатый, струйчатый или колѣнчатый, и чѣмъ крупнѣе и бѣлѣе рисунокъ, тѣмъ темнѣе фонъ и звукъ долже и чище, тѣмъ булатъ цѣнится дороже. Нынѣшніе германскіе булаты (Клингенталь) только дамасцированная сталь, и узоръ на нихъ получается вытравленіемъ. Въ Россіи изготовленіемъ булатовъ занимался съ 1828 по 1837 годъ на Златоустовскомъ заводѣ горный инженеръ полковникъ Аносовъ, которому, послѣ десятилѣтняго настойчиваго труда, удалось достигнуть полученія настоящихъ булатовъ, доказательствомъ чему служитъ приготовленный имъ клинокъ каратабанъ для великаго князя Михаила Павловича.

Теперь на заводѣ дѣлаютъ булатъ въ формѣ шашекъ, кинжаловъ и ножей, при чемъ волнистый рисунокъ клинка не вытравляется, но получается самъ, благодаря множеству мелкихъ полосъ, перекрученныхъ и сваренныхъ между собою. Мнѣ показывали эти матеріалы. Берется 26 металлическихъ полосокъ въ $^3/_4$ дюйма ширины, $^1/_{16}$ толщины; изъ нихъ сваривають такъ называемый пакетъ и подъ молотомъ вытягиваютъ его въ стерженки, около четверти квадратнаго дюйма; затѣмъ они нагрѣваются и скручиваются между собою въ видѣ винта съ четверною нарѣзкою; 16 такихъ клинковъ кладутъ въ два ряда, по восьми штукъ, одинъ на другой и опять сваривають въ новый пакетъ, который уже послѣ вытягиваютъ въ полосу; это и есть клинокъ. Трудно себѣ представить, какая получится упругость и, такъ сказать, „сила" въ этомъ сборномъ клинкѣ! Такіе булаты цѣнятся довольно дорого, но они уже не сломаются, не зазубрятся и даже нарочно съ ними ничего не сдѣлаешь, чтобы они испортились. Это — оружіе вѣчное.

Въ общемъ, заводъ представляетъ собою нѣчто грандіозное и производитъ на зрителя сильное впечатлѣніе. То видишь, какъ въ гигантскую чашу всыпаютъ руду и уголь, и оттуда вдругъ вылетаетъ широкое, страшное пламя, бросающееся съ ревомъ до потолка, то подходишь къ мартеновской печи съ баснословною температурой въ 1.600 градусовъ, гдѣ кипитъ въ жидкомъ видѣ сталь; когда открываютъ эту печь, то въ нее можно смотрѣть только, держа передъ собою синее стекло; тамъ такой адскій жаръ и свѣтъ, что можно ослѣпнуть отъ одного взгляда; даже ломитъ глаза и при синемъ стеклѣ. Помимо доменной печи, пудлинговыхъ, сварочныхъ и другихъ заводскихъ печей, машинъ и приспособленій, помимо лабораторіи, гдѣ опредѣляютъ руду, помимо фабрикъ литейной и прокатной, кирпичнаго завода, ремонтной и столярной ма-

стерскихъ—здѣсь есть очень интересное отдѣленіе позолоты клинковъ. Это украшаютъ оружіе, вбивая въ него тонкую золотую проволоку въ видѣ рисунка, иногда замѣчательно красиваго. Особенно отличается здѣсь мастеръ Варламовъ, самоучка-художникъ; работы его достойны выставки; впрочемъ, онѣ и такъ на выставкѣ. Въ заводской витринѣ среди многихъ дорогихъ вещей находится топоръ, на которомъ сдѣланъ рисунокъ, изображающій съ одной стороны лѣтній пейзажъ, а съ другой—зимній. Это такая прелестная вещь, что ею невольно залюбуешься.

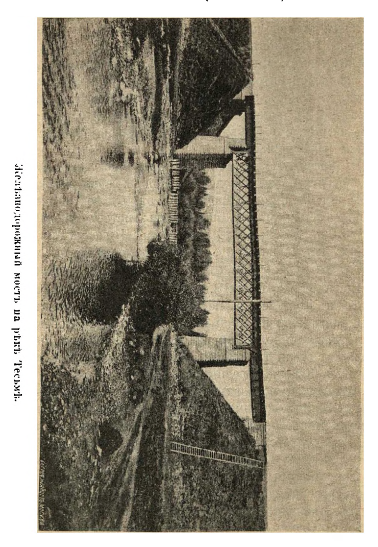
Въ арсеналѣ, занимающемъ нѣсколько залъ, собраны образцы всѣхъ заводскихъ работъ: сабли, кинжалы, латы, шлемы, пики и прочее. Все это сложено въ видѣ разныхъ фигуръ: ваза изъ сабель; шатеръ такой же, орелъ изъ ножей; бюстъ Императора Николая I на пьедесталѣ изъ шашекъ, и все въ томъ же родѣ. Здѣсь же находятся ядра, бомбы, минералы, библіотека и архивъ.

По выходѣ со станціи Златоустъ желѣзная дорога спускается къ рѣкѣ Тесьмѣ, пересѣкаетъ ее мостомъ и затѣмъ начинаетъ медленно подыматься на Уральскій хребетъ.

Слѣва виднѣется каменная громада Косотуръ, справа Уренга, а сзади три гиганта: большой, средній и малый Таганаи. Картина—величественная...

Въ глухой котловинѣ Уральскаго хребта, стѣсненная высокими, дикими скалами, вѣнчающими главную горную цѣпь средняго Урала, лежитъ станція Уржумка. Въ полуверстѣ отъ станціи, на правой сторонѣ дороги, въ томъ мѣстѣ, гдѣ проходитъ граница между двумя частями свѣта, стоитъ каменная пирамида; на одной сторонѣ ея надпись: „Европа", на другой—„Азія". Здѣсь высшая точка Уральскаго хребта по всей линіи дороги. Около разъѣзда „Хребетъ" дорога дѣлаетъ круглый крутой поворотъ вправо, оставляя на лѣвой сторонѣ красивую группу высокихъ горъ съ причудливыми очертаніями вершинъ. Паровозъ, дѣлая по-

стоянные зигзаги, то скрываясь въ горныхъ выемкахъ, то снова появляясь на поверхности горъ, скатывается



Желѣзнодорожный мостъ на рѣкѣ Тесьмѣ.

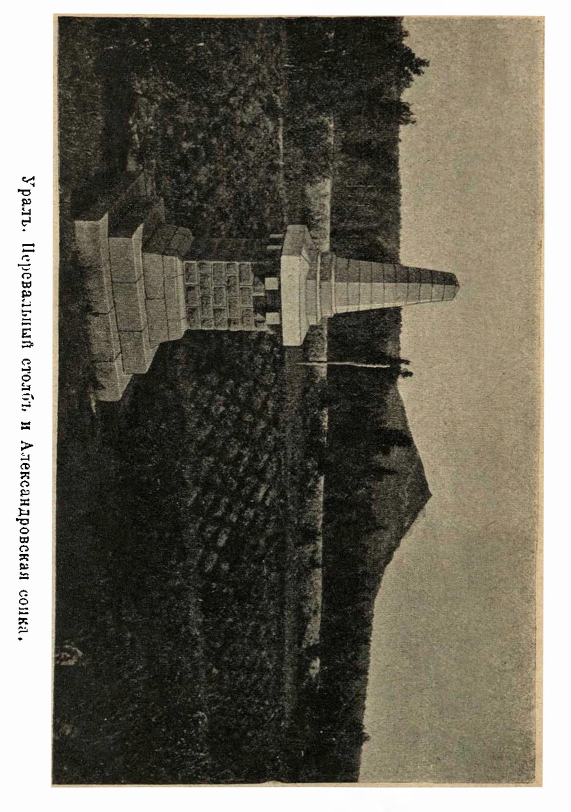
съ вершины Уральскаго хребта. Цѣлое море горъ, одна выше другой, видиѣтся изъ оконъ вагона. Выше всѣхъ

Александровская сопка, поднимающаяся на одну версту высоты надъ уровнемъ моря, вершина которыхъ со-

Долина рѣки Тесьмы.

стоитъ изъ обнаженныхъ каменныхъ глыбъ. Величественной, дикой красотой вѣетъ отъ нея наблюдателю.

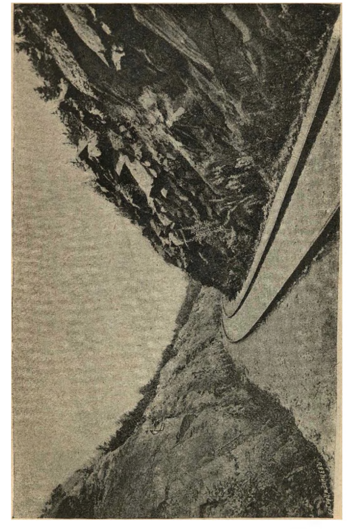
Около самой Уржумки, съ лѣвой стороны желѣзнодорожнаго полотна, подымается столбъ съ надписью: „Зла-



Уралъ. Перевальный столбъ и Александровская сопка.

тоустовскій уѣздъ—Троицкій уѣздъ". Здѣсь сходится граница двухъ губерній: Уфимской и Оренбургской

Вотъ какія строки посвящаетъ Оренбургской губерніи С. Т. Аксаковъ:



Желѣзнодорожная выемка близъ станціи Уржумъ.

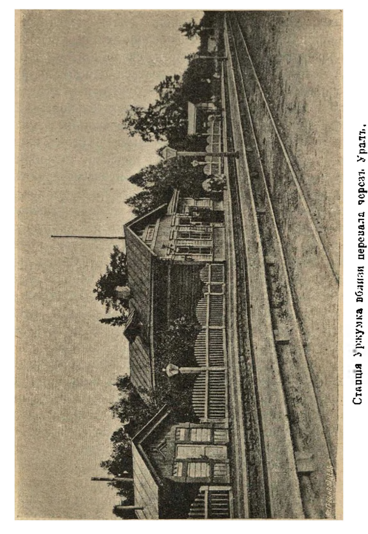
„Все еще прекрасенъ ты, чудесный край! Свѣтлы и прозрачны, какъ глубокія, огромныя чаши, стоятъ озе-

ра твои—Кандры и Каратабынь. Многоводны и многообильны разнообразными породами рыбъ твои рѣки, то

Александровская сопка.

быстро текущія по долинамъ и ущельямъ между отраслями Уральскихъ горъ, то свѣтло и тихо, незамѣтно

катящiяся по ковылистымъ степямъ твоимъ, подобно яхонтамъ, нанизаннымъ на нитку.



Станція Уржумка вблизи перевала черезъ Уралъ.

Чудны эти степныя рѣки, всѣ изъ безчисленныхъ глубокихъ водоеминъ, соединяющихся узкими и мет-

кими протоками, въ которыхъ только и примѣтно теченіе воды. Въ твоихъ быстрыхъ родниковыхъ ручьяхъ, прозрачныхъ и холодныхъ, какъ ледъ, даже въ жары знойнаго лѣта, бѣгущихъ подъ тѣнью деревъ и кустовъ, живутъ всѣ породы форелей, изящныхъ по вкусу и красивыхъ по наружности, скоро пропадающихъ, когда человѣкъ начнетъ прикасаться нечистыми руками своими къ дѣвственнымъ струямъ ихъ свѣтлыхъ, прохладныхъ жилищъ. Чудесной растительностью блистаютъ твои тучные, черноземные, роскошные луга и поля, то бѣлѣющіе весною молочнымъ цвѣтомъ вишенника и клубничника и дикаго персика, то покрытые лѣтомъ, какъ краснымъ сукномъ, ягодами ароматной полевой клубники и мелкою вишнею, зрѣющею позднѣе и темнѣющею къ осени. Обильною жатвой награждается лѣнивый и невѣжественный трудъ пахаря, кое-какъ и кое-гдѣ всковырявшаго жалкой сохой или неуклюжимъ сабаномъ твою плодоносную почву! Свѣжи, зелены и могучи стоятъ твои разнородные черные лѣса, и рои дикихъ пчелъ шумно населяютъ нерукотворные борти твои, занося ихъ душистымъ липовымъ медомъ. Мирны и тихи первобытные патріархальные обитатели и хозяева твои, кочевыя башкирскія племена!

Много уменьшились, но еще велики, многочисленны конскіе табуны и рогатыя, и бараньи стада ихъ. Еще по прежнему, послѣ жестокой, буранной зимы, отощалые, исхудалые, какъ зимнія мухи, башкирцы съ первымъ весеннимъ тепломъ, съ первымъ подножнымъ кормомъ, выгоняютъ на привольныя мѣста на половину передохшіе отъ голода табуны и стада свои, перетаскиваясь и сами за ними, съ женами и дѣтьми... И вы никого не узнаете черезъ двѣ или три недѣли! Изъ лошадиныхъ остововъ явятся бодрые и неутомимые кони, и уже степной жеребецъ гордо и строго пасетъ косякъ кобылицъ своихъ, не подпуская къ нему ни звѣря, ни человѣка! Раздобрѣли тощія, зимнія стада

коровъ, полны питательной влагой вымя и сосцы ихъ. Но что башкирцу до ароматнаго коровьяго молока! Уже поспѣлъ живительный кумысъ, закисъ въ кобыльихъ турсукахъ, и все, что можетъ пить, отъ грудного младенца до дряхлаго старика, пьетъ допьяна цѣлительный, благодатный, богатырскій напитокъ, и дивно исчезаютъ всѣ недуги холодной зимы и даже старости: полнотой одѣваются осунувшіяся лица, румянцемъ здоровья покрываются блѣдныя, впалыя щеки“...

Оренбургская губернія, расположенная по обѣ стороны Уральскаго хребта, какъ бы связываетъ Европейскую Россію съ Азіатской; западная часть губерніи лежитъ въ Европѣ, восточная, большая часть,—въ Азіи. Спускающіяся къ востоку отъ центральнаго Уральскаго хребта невысокія, но живописныя Ильменскія горы, покрытыя роскошными лѣсами, постепенно переходятъ въ сухія степи Челябинскаго и Троицкаго уѣздовъ, усѣянныя множествомъ озеръ и покрытыя березовыми рощами. Здѣсь насчитываютъ болѣе тысячи озеръ, какъ прѣсныхъ, такъ и соленыхъ и горько-соленыхъ. Восточные склоны Урала таятъ въ своихъ нѣдрахъ обширные запасы золота, мѣдной и желѣзной руды, а потому здѣсь очень сильно развита золотопромышленность. Въ этомъ отношеніи особенно замѣчательна Кочкарская система, лежащая въ 50 верстахъ къ югу отъ желѣзнодорожной линіи. Оренбургское Зауралье даетъ почти половину всего золота, добываемаго на Уралѣ.

У подошвы Ильменскихъ горъ, на берегу Ильменскаго озера,—станція Міасъ, лежащая на 50 саженъ выше Челябинска. Вокругъ Міаса чудная горная панорама; въ особенности, красивый видъ открывается съ горъ, лежащихъ позади желѣзнодорожной станціи. Въ шести верстахъ отъ станціи находится Міасскій заводъ, лежащій въ котловинѣ, окруженной Чашковскими горами. По внѣшности этотъ заводъ напоминаетъ хорошо обстроенный городъ; въ немъ много каменныхъ

домовъ, магазиновъ, и даже печатается собственная газета. Здѣсь сосредоточена обширная хлѣбная торговля. Міасская долина издавна извѣстна золотоносными мѣсторожденіями; здѣсь находятся богатые золотые пріиски, принадлежащіе казнѣ; въ настоящее время они отданы въ аренду Міасскому золотопромышленному товариществу, которое ежегодно добываетъ до семидесяти пудовъ золота. На пріискахъ разрабатывается какъ жильное, такъ и разсыпное золото, при чемъ работы ведутся или хозяйственнымъ путемъ, или при помощи старателей. Старатели за золотникъ сданнаго золота получаютъ 2 рубля 40 копѣекъ.

Чтобы видѣть процессъ извлеченія золота изъ земли, не нужно особенно забираться въ глубь золотопріисковаго района. Желающіе могутъ видѣть его гораздо ближе—всего верстахъ въ двухъ отъ желѣзнодорожной станціи. Здѣсь, на правой сторонѣ дороги, ведущей въ Міасскій заводъ, расположенъ довольно значительный пріискъ—Ильменскій, на которомъ ежедневно промывается до 30 тысячъ пудовъ песку. Содержаніе золота здѣсь въ 100 пудовъ песку до—54 долей; разработывается пріискъ седьмой годъ.

Изъ мѣстъ разработки къ промывальной фабрикѣ идетъ узко-колейная желѣзная дорога, по которой поминутно свиститъ маленькій локомотивчикъ, таща за собою множество вагонетокъ, въ видѣ небольшихъ низкихъ ящиковъ.

Толщина слоя, прикрывающаго золотоносный пластъ,—отъ одной до двухъ саженъ; онъ состоитъ изъ торфа, песку и глины. Толщина золотоноснаго пласта около одного аршина. Вся розсыпь простирается въ длину на одну версту, а въ ширину доходитъ до 150 саженъ. Вы идете по обыкновенному желтоватому песку; нога чувствительно грузнетъ. Слѣва громаднымъ полукругомъ возвышается нѣчто, въ видѣ небольшой насыпи, аршина въ два высотою. Здѣсь то и добыва-

ютъ золото; насыпь образовалась отъ постепенной разработки.

Золотопромывная фабрика—простое деревянное зданіе, грязное и мокрое. Золотоносный песокъ вываливается изъ вагонетокъ прямо въ яму, откуда его въ жидкомъ, растворенномъ видѣ ведра землечерпательницы безпрерывно поднимаютъ наверхъ и тамъ ужъ онъ промывается.

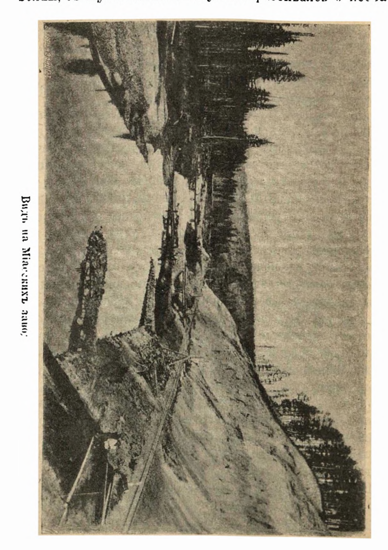
Поднимитесь наверхъ фабрики. Тамъ — грохотъ и шумъ отъ колесъ и массы воды, сбѣгающей по широкому деревянному скату-каналу. Получается впечатлѣніе настоящаго водопада. Внутри подъ лѣстницею, куда ведетъ открытый ходъ, рабочій разгребаетъ лопатою пропущенный сюда, на рѣшета, песокъ съ водою; затѣмъ песокъ постепенно въ теченіе всего дня поступаетъ въ отдѣленіе, заливаемое съ утра ртутью, гдѣ находящееся въ пескѣ золото задерживается ею и амальгамируется. Къ вечеру золото вмѣстѣ съ ртутью снимается, обработывается и потомъ уже доставляется въ Екатеринбургскую золотосплавочную лабораторію.

Вокругъ Міасса чудная горная панорама; въ особенности красивый видъ открывается съ горъ, подымающихся позади желѣзнодорожной станціи. Въ котловинѣ Чашковскихъ горъ, въ шести верстахъ отъ станціи, находится Міасскій заводъ, основанный въ 1777 году. На заводѣ числится болѣе 10.000 жителей, и онъ вполнѣ напоминаетъ собою городъ съ многочисленными каменными домами, магазинами и торговыми складами. Здѣсь же можно видѣть и склады динамита, которымъ рвутъ горы.

Въ 18 верстахъ отъ завода—огромное (7 верстъ въ длину и 6—въ ширину), чистое, какъ хрусталь, озеро Тургоякъ, окруженное грозной и величественной панорамой горъ.

„Тургоякъ! при одномъ этомъ имени въ моей душѣ возникаетъ, какъ очаровательное сновидѣніе, картина

огромнаго синяго озера, по которому катятся длинныя волны, съ музыкальнымъ шумомъ разбиваясь о песча-



Видъ на Міасскихъ заво

ный или скалистый берегъ; мнѣ кажется, что я чувствую опять, какъ вѣетъ мнѣ въ лицо свѣжій бодря-

щій вѣтеръ и приноситъ особенный влажный запахъ, похожій на запахъ моря".

Эти поэтичныя строки посвящены озеру С. П. Мечемъ.

Къ югу отъ станціи Випкиль, на разстояніи 50 верстъ, находится знаменитый Кочкарь—огромная золотоносная площадь, на которой сосредоточено до 400 пріисковъ.

Черезъ 50 верстъ поѣздъ подходитъ къ Челябинску. Вокзалъ находится въ 4 верстахъ отъ города. Уже подъѣзжая къ нему, вы поражаетесь множествомъ вагоновъ на запасныхъ путяхъ, снующими взадъ и впередъ паровозами. Вы прибыли къ началу Великаго Сибирскаго Пути. Здѣсь сходятся три желѣзныхъ дороги: Пермь-Тюменская, Самаро-Златоустовская и Западно-Сибирская.

Несмотря на то, что вокзалъ въ 1892 году былъ значительно расширенъ, все же онъ очень тѣсенъ для того огромнаго количества пассажировъ, которое здѣсь скопляется. Около станціи въ какія нибудь пять лѣтъ выросъ уже цѣлый поселокъ—Никольскій, въ которомъ насчитываютъ до 5.000 жителей. Въ поселкѣ три гостиницы, устроена базарная площадь, много лавокъ. Недавно тутъ сооружена церковь и при ней школа. Саженяхъ въ 200 отъ вокзала расположены переселенческіе бараки. Это цѣлый городокъ, состоящій изъ 23 отдѣльныхъ домиковъ, въ которыхъ переселенцы, отправляющіеся изъ различныхъ губерній Россіи въ Сибирь, находятъ себѣ пріютъ—въ ожиданіи дальнѣйшей отправки. Челябинскій переселенческій пунктъ — наиболѣе важный на всей линіи Сибирской желѣзной дороги; особый чиновникъ направляетъ прибывающихъ сюда переселенцевъ въ намѣченныя ими мѣста внутри Сибири. Здѣсь для переселенцевъ имѣется больница съ 70 кроватями. Въ нѣсколькихъ шагахъ отъ нея, въ обширномъ каменномъ зданіи помѣщается кухня. Въ большихъ котлахъ, вставленныхъ въ вытя-

нутую вдоль громадную печь,—готовится для переселенцевъ пища. Изъ этой кухни отпускается ежедневно до 2.000 дешевыхъ, но сытныхъ порцій. Для удобства переселенцевъ имѣется также особая баня, столь дорогая русскому простолюдину, и прачечная. Со времени открытія движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ, т. е. съ 1893 года, черезъ Челябинскъ прошло болѣе милліона переселенцевъ.

Отъ слободы до города двѣ версты. Дорога идетъ хорошимъ шоссе, обрамленнымъ съ обѣихъ сторонъ березовымъ лѣсомъ, который служитъ челябинцамъ мѣстомъ для прогулокъ.

Челябинскъ—уѣздный городъ Оренбургской губерніи, отстоящій отъ Петербурга въ 2.451 верстѣ, отъ Москвы—въ 1.847 (по желѣзной дорогѣ черезъ Тулу—въ 2.060 в.).

Челябинскъ лежитъ на высотѣ 175 саженъ надъ уровнемъ моря. Городъ основанъ въ 1736 году и сначала именовался крѣпостью. Въ старину, на мѣстѣ, занимаемомъ теперь Челябинскомъ, находилось башкирское селеніе Селяба. Онъ расположенъ въ котловинѣ, по обѣимъ сторонамъ золотоносной рѣки Міасъ, притокѣ рѣки Исети. До открытія намѣстничества, т. е. до 1782 г., въ немъ была Исетская Провинціальная канцелярія, подъ предсѣдательствомъ воеводъ. Городъ обнесенъ былъ валомъ, признаки котораго въ нѣкоторыхъ мѣстахъ замѣтны и донынѣ,—деревяннымъ заплотомъ и башнями.

Челябинскій гербъ: навьюченный верблюдъ въ нижней части губернскаго щита. Въ отечественной исторіи Челябинскъ связанъ съ именемъ Пугачева, который стоялъ здѣсь со своими полчищами.

Внѣшнимъ благоустройствомъ Челябинскъ похвалиться не можетъ: въ городѣ нѣтъ ни на одной улицѣ мостовыхъ, тротуары являются въ видѣ исключенія; освѣщеніе въ городѣ керосиновое и очень недостаточ-

ное. Лѣтомъ на улицахъ пыль; въ дождливое время—напротивъ, грязь, въ особенности на низкихъ мѣстахъ.

Поражаетъ въ Челябинскѣ пріѣзжаго почти полное отсутствіе въ городѣ садовъ и, вообще, зелени.

Въ Челябинскѣ находится главное управленіе Западно-Сибирской желѣзной дороги. Въ послѣдніе годы городъ весьма замѣтно оживляется и растетъ; въ немъ теперь насчитывается болѣе 20.000 жителей. Въ 1899 году въ Челябинскѣ учреждена первоклассная таможня.

Челябинскъ занимаетъ видное мѣсто по торговлѣ хлѣбомъ, преимущественно, пшеницей. На ярмаркахъ—Никольской въ маѣ и Ивановской въ октябрѣ,—сосредоточенныхъ въ самомъ городѣ, производится торговля лошадьми, крупнымъ и мелкимъ скотомъ и продуктами скотоводства на нѣсколько сотъ тысячъ рублей.

Значительное количество зерна переработывается на мукомольныхъ мельницахъ и крупчаткахъ, расположенныхъ въ окрестностяхъ города.

III.

Западно-Сибирская желѣзная дорога.

Начинаясь отъ города Челябинска, — конечнаго пункта Самаро-Златоустовской дороги (55° с. ш. и 31° в. д. отъ Пулкова), Сибирская желѣзная дорога направляется прямо къ востоку, придерживаясь до пересѣченія рѣки Оби параллельного круга 55° с. ш. Насколько незначительно въ этомъ участкѣ дороги уклоненіе отъ прямой линіи, видно изъ того, что математически-прямая линія до станціи Обь составляетъ 1290 верстъ, дѣйствительная же длина желѣзнодорожной

линіи равняется 1328 верстамъ, т. е. всего на 38 верстъ длиннѣе.

„Тѣ, кто проѣхалъ Сибирь изъ конца въ конецъ, съ запада на востокъ", говоритъ В. Л. Дѣдловъ: „дѣлятъ ее довольно оригинально, но вѣрно—на четыре области: отъ Урала до Оби—трава; дальше до Байкала—дрова; Забайкальская область—гора; дальше, до Тихаго океана—вода, въ видѣ рѣчныхъ путей и, въ особенности, въ видѣ лѣтнихъ муссонныхъ дождей, растворяющихъ даже горы въ болота и переполняющихъ рѣки, которыя разливаются на десятки верстъ.

Теперь мы—въ области травъ. Океанъ травъ—на востокъ и на западъ, на сѣверъ и, особенно, на югъ, въ безграничныя киргизскія степи. Ими покрыты гряды небольшихъ холмовъ, между Челябой и Петропавловскомъ, плоская степь, отъ Петропавловска до Омска, знаменитая Бараба, тянущаяся дальше, почти до Оби, испещренная, словно оспинами, безчисленными озерами. Рѣки: Ишимъ, Иртышъ текутъ въ зеленыхъ бархатныхъ берегахъ. Въ травѣ утонули села и города. Ястребы, которые кружатся высоко въ чистомъ, голубомъ небѣ, должно быть, видятъ подъ собою одну безграничную зеленую скатерть, съ крохотными темными пятнышками деревень и зеркальными осколками рѣкъ и озеръ.

Городъ Курганъ—первый Сибирскій городъ на западномъ концѣ Великаго Сибирскаго пути, лежитъ въ 240 верстахъ отъ Челябинска, на правомъ берегу рѣки Тобола. На мѣстѣ настоящаго города прежде стояла слобода—Царево Городище; о немъ Н. Д. Телешовъ передаетъ слѣдующее преданіе:

У вліятельнаго хана была единственная дочь, отличавшаяся необыкновенною красотой; но судьбѣ угодно было въ юности прекратить ея жизнь, и ханъ похоронилъ свое милое дитя вблизи своего жилища, а надъ могилою приказалъ насыпать высокій курганъ, куда зарыли много разныхъ сокровищъ, драгоцѣнныхъ кам-

ней, серебра и разныхъ украшеній. Провѣдали люди объ этой могилѣ и, не смотря на бѣды отъ качевавшихъ неподалеку степныхъ племенъ, пробирались сюда, чтобы поживиться, чѣмъ Богъ послалъ. Бывало, въ то время, какъ они рылись въ курганахъ и буграхъ, киргизскіе наѣздники убивали ихъ на мѣстѣ или брали въ плѣнъ. Такимъ образомъ, съ незапамятныхъ временъ, задолго до водворенія здѣсь русскихъ, былъ разрываемъ кладоискателями и царевъ курганъ, откуда мало-по-малу извлекались серебряные сосуды, дорогія украшенія и разныя вещи. Ханская дочь, при постоянномъ нарушеніи ея могильнаго покоя, не могла болѣе оставаться въ землѣ, и въ одну лѣтнюю ночь, когда кладоискатели разрыли курганъ, изъ глубины его, на серебряной колесницѣ, запряженной двумя бѣлыми конями, показалась дѣвица-красавица, съ распущенными волосами, въ блестящемъ головномъ уборѣ, съ разными драгоцѣнными каменьями, и богатѣйшемъ татарскомъ нарядѣ; она мгновенно пронеслась къ западу и вмѣстѣ съ колесницей утонула въ глубинѣ Чухломскаго озера....

Царевъ курганъ сохранился и до настоящаго времени, по тракту, въ семи верстахъ отъ города; это огромная земляная насыпь правильной формы усѣченнаго конуса, окруженная землянымъ валомъ и рвомъ. Такихъ кургановъ въ округѣ находится еще очень много.

Теперь въ Курганѣ свыше 10.000 жителей, но съ виду городъ и до сихъ поръ похожъ на большую деревню. Всѣ восемь улицъ города грязны и не мощены. Городъ славится своимъ громаднымъ винокуреннымъ паровымъ заводомъ, дающимъ въ сутки болѣе тысячи ведеръ вина. Кромѣ того, въ городѣ имѣется паровая вальцовая мельница, освѣщаемая электричествомъ, вырабатывающая въ сутки 1400 пудовъ муки. Имѣется также большой салотопенный и пивоваренный заводъ.

Рѣка Тоболъ, на которой стоитъ городъ, представляетъ лѣвый притокъ Иртыша и, не смотря на свою длину (2 т. верстъ), судоходна только въ своемъ нижнемъ теченіи, отъ впаденія въ нее рѣки Туры—до Тобольска, въ предѣлахъ-же Курганскаго уѣзда рѣка доступна для судоходства лишь во время весенняго половодья, да и то лишь для мелкосидящихъ судовъ.

Довольно густо населенная область, примыкающая къ Кургану, славится въ Сибири своимъ земледѣліемъ и, въ особенности, скотоводствомъ. Этой мѣстности и приписывается главнымъ образомъ починъ широко развившемуся въ южныхъ областяхъ Тобольской губерніи производству сливочнаго масла. Здѣсь, впрочемъ, издавна уже приготовлялось въ значительномъ количествѣ топленое коровье, такъ называемое русское масло. Но въ прежнее время не было ни мастеровъ, ни надлежащихъ средствъ для производства, а также для дальней перевозки чухонскаго масла. Лишь съ той поры, какъ проведена въ Сибирь желѣзная дорога, открылась возможность развить такое маслодѣліе въ болѣе широкихъ размѣрахъ. Для перевозки сливочнаго масла при желѣзной дорогѣ устроены особые вагоны — ледники бѣлаго, молочнаго цвѣта. Въ нихъ льдомъ поддерживается низкая температура. Сверхъ того, имѣется въ виду учредить прямой скорый поѣздъ, который предполагается отправлять изъ Сибири въ Ригу разъ въ недѣлю. Въ лѣтнее-же время, во избѣжаніе порчи масла въ дорогѣ, поѣздъ этотъ составляется исключительно изъ вагоновъ-ледниковъ. Въ настоящее время сливочное масло въ значительномъ количествѣ препровождается черезъ Ревель въ Гамбургъ и Лондонъ. Въ 1902 году провезено черезъ сибирскую границу свыше пятисотъ пудовъ масла, и наибольшее количество его было доставлено изъ Курганской области. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ помышляютъ даже объ открытіи сы-

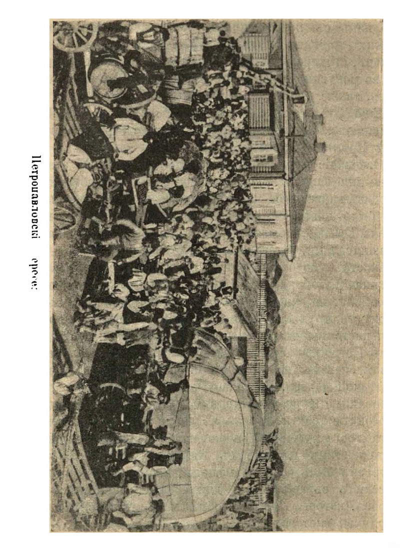
роваренъ; но до сихъ поръ все еще великъ спросъ на знающихъ дѣло мастеровъ. Послѣдніе, конечно, не замедлятъ наѣхать по желѣзной дорогѣ, точно такъ же, какъ съ переселенцами понаѣхало уже немало всякихъ другихъ опытныхъ мастеровъ въ родѣ плотниковъ, столяровъ, кузнецовъ; между ними появились также искусные строители водяныхъ и вѣтряныхъ мельницъ, также вѣялокъ и молотилокъ.

Еще 250 верстъ и новый сибирскій городъ Петропавловскъ, расположенный на болѣе верхнемъ притокѣ Иртыша—Ишимѣ.

Основаніе города относится къ 1752 году. Въ этомъ году для защиты русскихъ поселеній отъ набѣговъ киргизъ-кайсаковъ—на правомъ высокомъ берегу Ишима было построено укрѣпленіе во имя Св. Петра и Павла. Крѣпость была окружена деревянными стѣнами и полисадами. Оказалось однако же, что мѣсто для крѣпости было очень удачно выбрано и въ торговомъ отношеніи. Долина рѣки Ишима, затопляемая широкими разливами весеннихъ водъ, богата тучными лугами со множествомъ озеръ. Эти луга представляютъ привольныя пастбища для громаднаго количества и скота, городъ Петропавловскъ занимаетъ первое мѣсто по торговлѣ скотомъ на протяженіи всей линіи Сибирской желѣзной дороги. Благодаря тому, что здѣсь сходятся караванные торговые степные пути и удобные скотопрогонные тракты, городъ является мѣстомъ оживленнаго торга русскихъ съ кочевыми средне-азіатскими народностями и даже съ Китаемъ. Въ предмѣстьѣ устроенъ былъ особый „мѣновой дворъ“ для торговли русскихъ съ азіатами и для склада различныхъ товаровъ, которые шли въ обмѣнъ на киргизскій скотъ продукты скотоводства.

Въ 1807 году укрѣпленіе переименовано въ городъ Петропавловскъ, съ присоединеніемъ къ Тобольской губерніи. Съ 1868 года, съ учрежденіемъ Акмолинской

области. г. Петропавловскъ сдѣланъ уѣзднымъ городомъ этой области.



Петропавловскій [illegible]

Въ настоящее время въ городѣ насчитывается свыше 20.000 жителей; среди нихъ болѣе трети магометанъ.

татаръ, бухарцевъ, ташкентцевъ, киргизовъ, преимущественно занимающихся торговлею продуктами скотоводства. Такимъ образомъ, городъ носитъ полу-азіатскій характеръ. Въ Петропавловскѣ имѣются каменные торговые ряды. Замѣчателенъ „мѣновой дворъ", состоящій изъ 137 каменныхъ лавокъ. Кромѣ 6 православныхъ церквей, имѣется 6 магометанскихъ мечетей, которыя издалека бросаются въ глаза своими красивыми стройными минаретами; кромѣ того, одна еврейская синагога.

Въ окрестностяхъ города расположено свыше 50 заводовъ, перерабатывающихъ продукты скотоводства (салотопенные, овчинные, кожевенные, шерстомойные, кишечные), а также значительное число „салгановъ", на которыхъ производится ежегодно убой скота до 400.000 головъ, пригоняемыхъ изъ разныхъ мѣстностей степного края. „Салганъ" представляетъ изъ себя бревенчатую или, въ большинствѣ случаевъ, плетневую четыреугольную ограду, захватывающую площадь отъ 1 до 3 десятинъ. На одной сторонѣ такого двора имѣется навѣсъ, подъ которымъ производится убой и очистка животныхъ, на другой—крытые сараи, предназначенные для подвѣшиванія и храненія въ нихъ мясныхъ тушъ; на третьей сторонѣ—салотопня, сарай съ поломъ изъ плахъ. Въ помѣщеніи салотопни, у стѣнъ, подъ поломъ, устроены очаги съ вмазанными въ нихъ желѣзными котлами, а посрединѣ помѣщенія находятся деревянные лари, въ которые сливается для охлажденія растопленное и отстоявшееся въ котлахъ сало. Изъ этихъ ларей сало прямо накладывается въ бочки.

Отъ города Петропавловска желѣзнодорожная линія направляется вдоль Камышловскаго лога, наполненнаго цѣлымъ рядомъ горько-соленыхъ озеръ. Этотъ логъ представляетъ долину изчезнувшей рѣки съ цѣлою системой высыхающихъ рѣчекъ и протоковъ, по которымъ соленыя воды изъ озеръ стекали въ Иртышъ рѣчкой

Камышловкой. Почти всѣ озера имѣютъ горько-соленый вкусъ, лѣтомъ частью пересыхаютъ и заростаютъ камышами. Весь этотъ логъ находится во владѣніи Сибирскаго казачьяго войска; здѣсь до сихъ поръ сохранились остатки прежнихъ крѣпостей и редутовъ, тянувшихся отъ города Омска до границъ Оренбургской губерніи. Это—такъ называемая „Горькая линія".

Степь, между Петропавловскомъ и Омскомъ, вся безъ остатка заполнена травой. Это — степь безводная. Ея рѣки текутъ только раннею весной, озера наполняются водою тогда же, а къ половинѣ іюня и ложбины рѣкъ и котловины озеръ уже покрыты травами, которыя тутъ гораздо выше и темнѣе, чѣмъ на остальной степи:—рѣки и озера превращаются въ травяныя. Остаются самыя большія озера, лежащія въ правильныхъ и плоскихъ, какъ тарелка, углубленіяхъ. Великолѣпныя травы степей отливаютъ сѣдиной ковыля; среди нихъ вьются горошки и подымаются полосатые розово-бѣлые цвѣтки эспарцета.

Степи Западной Сибири, однако, не одна трава, а еще и береза. Обводя взглядомъ горизонтъ, вы видите, что по его линіи все окружено молодымъ березовымъ лѣсомъ. Но это—обманъ зрѣнія. На самомъ дѣлѣ, березовыя рощи — „колки", по здѣшнему, — разбросаны по степи островами и островками. Здѣсь это все молодыя деревца, не толще оглобли, свѣжія и зеленыя, такъ что и деревца похожи на траву и не мѣняютъ общаго травяного характера степей. Эти рощицы заходятъ далеко на югъ, становясь все менѣе многочисленными; ихъ деревья дѣлаются кривыми, менѣе кудрявыми и, наконецъ, въ самыхъ сухихъ мѣстностяхъ киргизскихъ степей рощицы исчезаютъ.

Ишимская степь, по своему плодородію считается одною изъ житницъ Сибири. Пашни тянутся здѣсь не узкими полосами—„загонами", какъ при русскихъ деревняхъ, а разстилаются правильными широкими че-

тыреугольниками, иногда въ цѣлую десятину и болѣе величиной.

Такіе обширные посѣвы объясняются тѣмъ, что здѣшнимъ крестьянамъ отводится на душу по 15 десятинъ земли.

Попадающіяся на пути селенія имѣютъ также не вполнѣ обычный видъ для великорусскаго крестьянина. Это уже не тѣ, встрѣчающіяся повсюду по Великоруссіи—избы-лачуги, съ растрепанными соломенными крышами, прогнившими отъ дождя. Начиная съ самаго Челябинска, мы встрѣчаемъ просторныя, тесомъ крытыя избы, зачастую въ 6 оконъ по лицевой сторонѣ.

По обѣ стороны желѣзнодорожнаго пути здѣсь и тамъ виднѣются изгороди изъ горизонтальныхъ жердей, расположенныхъ въ три ряда. Такія изгороди окружаютъ обширные выгоны для скота, называемые здѣсь паскотинами; на нихъ пасутся лошади и рогатый скотъ, не вѣдая пастуха.

Въ мѣстахъ, гдѣ рельсы пересѣкаются проселочными дорогами, бѣлѣются на столбикахъ квадратныя доски съ краткою надписью: «Берегись поѣзда». Этимъ сберегается лишній расходъ на сторожей.

Среди такого пейзажа ползетъ нашъ поѣздъ, забираясь все дальше и дальше въ глубь Сибири. Онъ дѣйствительно, ползетъ, потому что средняя скорость пассажирскихъ поѣздовъ Сибирской дороги—25 верстъ въ часъ. Причиной такой малой скорости служатъ маловѣсные рельсы, принятые ради экономіи. За то желѣзные мосты, перекинутые черезъ широкія сибирскія рѣки, представляютъ послѣднее слово инженерной техники. Эти мосты врядъ ли придется передѣлывать даже и тогда, когда легковѣсные рельсы замѣнятся болѣе прочными, и сибирскіе поѣзда будутъ ходить съ значительной скоростью.

При постройкѣ станцій также соблюдалась экономія. Меньшія представляютъ простыя избы, да и главныя слишкомъ тѣсны. Въ буфетныхъ залахъ трудно

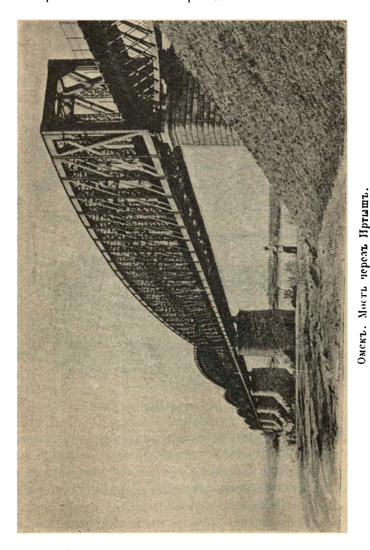
6*

добиться мѣста, за то приняты во вниманіе интересы бѣднаго переселенца. Возлѣ станціи обращаютъ на себя вниманіе кирпичные домики съ надписью надъ входомъ: „Кипятокъ—безплатно". Только что остановится поѣздъ, пассажиры, съ котелками и чайниками устремляются къ этимъ домикамъ и, нацѣдивъ кипятку изъ вставленнаго въ печь котла, завариваютъ въ своихъ вагонахъ чай, который и пьютъ не спѣша и угощая сосѣдей.

На 743 верстѣ желѣзнодорожная линія пересѣкаетъ Иртышъ мостомъ въ 300 саженъ съ устоями, сдѣланными изъ челябинскаго гранита, и поѣздъ останавливается у станціи Омскъ.

Городъ Омскъ стоитъ на правомъ берегу рѣки Иртыша, и по обѣ стороны рѣки Оми. Въ 1716 году это былъ только острогъ или Омская крѣпость, состоявшая изъ земляного вала съ болверками, рвами, полисадами и рогатками, при чемъ каждая сторона крѣпости имѣла всего-на-всего сто саженъ. Скоро, впрочемъ, острогъ сдѣлался важнымъ стратегическимъ пунктомъ, такъ какъ войска и провіантъ, отправляемые на пограничную линію изъ Тобольска и Тары, достигали этой линіи именно здѣсь, и, вмѣсто старой крѣпости, была въ 1768 году построена новая, по всѣмъ правиламъ тогдашняго искусства, и снабжена нѣсколькими бастіонами, а въ 1791—92 годахъ—прочными каменными воротами. Въ 1839 году, по ходатайству генералъ-губернатора, князя П. Д. Горчакова, въ Омскъ перенесено было главное управленіе Западной Сибирью и резиденція генералъ-губернатора; обстоятельство это было такъ же важно по своимъ послѣдствіямъ, потому что близость генералъ-губернаторства къ киргизской степи чрезвычайно способствовала умиротворенію всей степи и подчиненію тѣхъ киргизскихъ племенъ, которыя считали себя еще независимыми. Крѣпость стоитъ на пологой возвышенности; остальная мѣстность является степною, ровною и почти безлѣсною.

Многіе называютъ Омскъ уголкомъ Петербурга; до нѣкоторой степени это справедливо, если вспомнить



Омскъ. Мостъ черезъ Иртышъ.

Тюмень и Тобольскъ, не говоря уже о другихъ сосѣднихъ городахъ, въ родѣ Тюкалинска. Городъ хотя и

разбросанъ, но здѣсь встрѣчаются великолѣпныя зданія, какъ, напримѣръ, генералъ-губернаторскій домъ и кадетскій корпусъ; да и помимо внѣшности, Омскъ оставляетъ далеко за собою многіе города по количеству полезныхъ учрежденій, школъ, гимназій, больницъ и проч. Здѣсь есть учительская семинарія, одна на всю Западную Сибирь, фельдшерская и ветеринарная школы, издается нѣсколько газетъ, въ томъ числѣ одна на

Омскъ. Рѣка Иртышъ.

киргизскомъ языкѣ, работаютъ нѣсколько типографій, открыта общественная читальня, библіотека, и существуетъ музей Западно-Сибирскаго Географическаго отдѣла. Помимо православныхъ церквей, есть церкви иныхъ христіанскихъ исповѣданій, а также синагога и красивая большая мечеть, съ минарета которой въ опредѣленные часы дня раздается призывный голосъ муллы. Благодаря присутствію степного генералъ-губернаторства, здѣсь живетъ много чиновниковъ и во-

енныхъ, и, тѣмъ не менѣе, на улицахъ города часто царитъ непролазная грязь: нельзя спуститься съ досчатаго тротуара, не рискуя увязнуть. Впрочемъ, за послѣдніе годы, вмѣстѣ съ проведеніемъ желѣзной дороги, городъ сталъ замѣтно мѣнять свой обликъ: въ немъ появились банки, конторы разныхъ торговыхъ фирмъ, заводы; сюда наѣзжаютъ купцы не только русскіе, но такъ же иностранные. Образовавшійся въ трехъ верстахъ отъ Омска поселокъ Царскій Хуторокъ разростается изо дня въ день.

Внутри города, тамъ, тамъ, гдѣ раньше былъ валъ, стоятъ въ разныхъ мѣстахъ четверо воротъ; стѣны не уцѣлѣли. Это простыя каменныя арки, выкрашенныя въ желтый цвѣтъ; на однѣхъ можно прочитать надпись: „Омскія" 1791 года, на другихъ — „Тарскія" и т. д. На краю крѣпости, у самаго крѣпостного вала, близъ устья Оми, прежде стояла деревянная каторжная тюрьма, окруженная высокими «палями» *). Эта тюрьма служила еще съ половины XVI-го столѣтія главнымъ средоточіемъ ссылавшихся въ Сибирь изъ Россіи колодниковъ. Здѣсь томился въ продолженіе четырехъ лѣтъ нашъ великій русскій писатель Ѳ. М. Достоевскій (1821 — 1881). Воспоминанія о пережитомъ тюремномъ заточеніи въ Омской крѣпости запечатлѣны покойнымъ писателемъ въ его безсмертныхъ „Запискахъ изъ Мертваго дома".

Изъ болѣе раннихъ историческихъ воспоминаній, связанныхъ съ Омскомъ, интересно „знамя Ермака", хранящееся въ войсковой казачьей Никольской церкви. Это знамя, величиною въ $2^1/_2$ аршина, перенесено въ Омскъ изъ Березова. На одной сторонѣ знамени изображенъ Архангелъ Михаилъ, на красномъ крылатомъ конѣ, поражающій копьемъ дьявола и низвергающій дома и башни въ волны, на другой—Святой Дмитрій

*) Заборъ изъ высокихъ столбовъ.

на темно-зеленой лошади, низвергающій въ пропасть Кучума, на бѣлой лошади.

Обширная площадь занята ежедневнымъ базаромъ. Здѣсь продается все, начиная съ хлѣба, дровъ и зелени, и кончая мѣхомъ и шелковою матеріей; здѣсь же торгуютъ киргизы, у которыхъ можно найти цѣльную шкуру тигра, китайскій фарфоръ и китайскіе вѣера; сюда же пригоняютъ киргизы верблюдовъ съ разными продуктами и дровами, а на здѣшнюю ярмарку верблюды приходятъ цѣлыми караванами, привозя масло, кожи, шкуры и, главное, сало.

Станція Омскъ отстоитъ отъ города на $3^1/_2$ версты и соединена съ нимъ боковою вѣтвью. По размѣрамъ сооруженій эта станція занимаетъ выдающееся мѣсто среди другихъ станцій Сибирской желѣзной дороги. Здѣсь находятся обширныя мастерскія и склады, а также сооружена каменная церковь.

Въ полуверстѣ отъ желѣзнодорожной станціи находится переселенческій пунктъ, похожій на челябинскій, но меньшихъ размѣровъ. На широкомъ дворѣ стоятъ двѣ большія избы, назначенныя для переселенцевъ; сверхъ того, въ особомъ домѣ помѣщается небольшая библіотека; снаружи, за оградой, раскинуты киргизскія юрты, крытыя темносѣрыми кошмами. Онѣ сдѣланы на случай чрезмѣрнаго скопленія переселенцевъ. Рядомъ съ переселенческимъ пунктомъ расположенъ казенный складъ земледѣльческихъ машинъ и орудій.

Важность станціи еще болѣе усиливается выгодностью ея географическаго положенія—на пересѣченіи воднаго и желѣзнодорожнаго путей. Рѣка Иртышъ, начинаясь въ предѣлахъ Китая, на юго-западныхъ склонахъ Эктагъ-Алтая, судоходна отъ города Семипалатинска. Въ Омскѣ Иртышъ вскрывается въ половинѣ апрѣля и замерзаетъ въ концѣ октября.

За Омскомъ начинается знаменитая Бараба; она простирается почти вплоть до Оби и вся усѣяна солеными

озерами и молодыми березками. Барабу называютъ поэтому „березовой степью“. Березовыя рощи, или, какъ зовутъ ихъ мѣстные жители, „колки“, картинно разрослись мѣстами по растянутымъ вдоль степи грядамъ, называемымъ здѣсь „гривами“. На широкихъ верхнихъ площадяхъ ихъ залегаетъ черноземная почва, покрытая мѣстами зеленѣющими нивами. Трава по Ба-

Бараба.

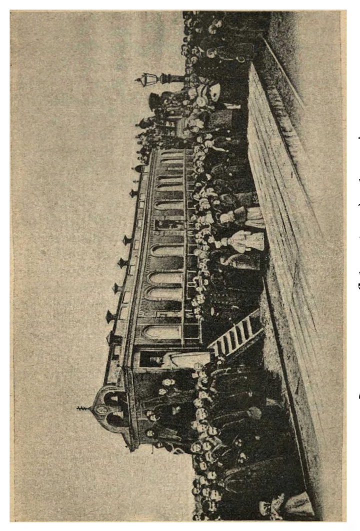
рабѣ ростетъ жестковатая; здѣсь нигдѣ не видать мягкой муравы, какою покрываются обыкновенно русскіе луга. Зато по сибирскимъ степямъ попадаются цвѣты, какихъ не приходится видѣть у насъ въ Россіи. Изъ густой зелени мѣстами ярко выглядываютъ цѣлыми купами оранжевыя головки тюльпановъ. Народъ мѣтко прозвалъ ихъ „огоньками“. Въ иныхъ мѣстахъ виднѣются нарциссы: здѣсь и тамъ одинокіе кустики піоновъ съ крупными, но только не махровыми цвѣтками. По той же степи осенью цвѣтетъ много прекрасныхъ лилій яркаго желтаго цвѣта. На станціяхъ мальчики и дѣвочки изъ сосѣднихъ поселковъ, бѣгая по платформѣ, предлагаютъ пассажирамъ за гроши большіе букеты красивыхъ пестрыхъ цвѣтовъ.

Отъ Омска до Каинска, на протяженіи 300 верстъ, желѣзная дорога идетъ широкой долиной узенькой Оми; самой рѣки не видно среди обрывистыхъ, мѣстами заросшихъ лѣсомъ береговъ; между рѣкою и желѣзнодорожнымъ полотномъ тянутся широкіе луга съ высокой темнозеленой осокой, отливающей на красноватомъ вечернемъ солнцѣ коричневымъ оттѣнкомъ. Осоку косятъ, и выкошенные квадраты имѣютъ блѣдно-зеленый, почти бѣловатый цвѣтъ, съ зелено-коричневыми полосами скошенной травы. Трава и озера, озера и трава, заросли ивняка, или отдѣльные шарообразные пушистые кусты его, густые березняки, на мѣстахъ посуше и на болѣе высокихъ гривахъ село и его поля—и опять безконечный лугъ съ озерами. Красиво это очень,— конечно, въ теплый и свѣтлый лѣтній день. Особенно красивы озера, въ рамѣ темныхъ густыхъ камышей; отдѣльные кусты камыша забрались на середину озера. Когда вода убываетъ и обнажаются желтыя стебли камышей,—рама озера выходитъ двухъ цвѣтовъ, въ двѣ полосы. Въ водѣ неясно отражаются небо и заря въ ихъ нѣжныхъ, голубыхъ, тѣлесныхъ, розовыхъ и бѣлыхъ тонахъ.

Сдѣлать Барабу суше, говорятъ, нетрудно, почва ея отличная, черноземная, и современемъ эта страна комаровъ и сибирской язвы процвѣтетъ.

Въ 45 верстахъ къ югу отъ Каинска находится озеро Чанъ, это маленькое „внутреннее море“ Барабы, въ которое впадаетъ нѣсколько рѣкъ, словно заблудившихся и не нашедшихъ близкой Оми, которая вынесла-бы ихъ въ Иртышъ. Увалы все выше, долины соотвѣтственно обширнѣй, лѣсовъ и воды все меньше, нѣкоторыя долины заняты почти сплошь солонцами. Со второго или третьяго увала передъ Юдинымъ, большимъ селомъ на берегу Чана, виденъ вдали и самъ Чанъ, въ видѣ тусклой темной полоски, сливающейся съ небомъ. Противоположнаго берега не видать,—

чисто, настоящее море. Юдино стоитъ на увалѣ, у подножія котораго стелется сначала отлогій берегъ, а по-



Вагонъ-церковь на Сибирской желѣзной дорогѣ.

томъ и зелена воды. Берегъ словно войлокомъ покрытъ выброшенной водорослью. На берегахъ—ни кустика,

ни камышей. Вдали видны нѣсколько плоскихъ острововъ. Маленькія частыя волны шепчутся у берега. Когда обыватели собираются купаться, они верхами на лошадяхъ въѣзжаютъ въ воду, искать мѣста поглубже и находятъ его обыкновенно только за полъ-версты отъ берега; здѣсь лошадямъ вода доходитъ, наконецъ, до брюха. Чанъ на глазахъ усыхаетъ. Теперь онъ вдоль—шестьдесятъ верстъ, а поперекъ—тридцать. Самая большая глубина—пять и шесть саженей. Озеро и до сихъ поръ еще рыбно, — щуки, окуни и караси. Крупную рыбу еще не всю выловили, попадаются гиганты — десятифунтовые караси. На островахъ коегдѣ есть небольшія деревушки, въ нѣсколько дворовъ, жители которыхъ переѣзжаютъ на материкъ на телѣгахъ, дѣлая по водѣ верстъ по восьми; только весной, когда вода прибываетъ, приходится прибѣгать къ лодкамъ. Эти лодки останавливаются верстахъ въ четырехъ отъ берега, къ нимъ подъѣзжаютъ телѣги и разгружаютъ ихъ. На озерѣ иногда бываютъ сильныя бури, такъ что волны выбрасываютъ на берегъ мелкую рыбу. Рыболовствомъ занимаются зимой, пока еще не очень великъ ледъ, толщина котораго къ серединѣ зимы, когда морозы начинаютъ заходить ниже сорока градусовъ, достигаетъ двухъ съ половиною аршинъ. На берегу Чана, въ красивомъ каменномъ домѣ, окруженномъ цѣлымъ гостиннымъ дворомъ амбаровъ, живетъ милліонеръ коммерсантъ, занимающійся, между прочимъ, вывозомъ сливочнаго масла изъ Барабы въ Лондонъ.

У станціи Каргатъ, лежащей въ 117 верстъ къ востоку отъ Каинска, поѣздъ прорѣзаетъ сѣверный край Барабы, почти еще не тронутый человѣкомъ; даже лѣса уцѣлѣли. Увалы и пади чередуются почти незамѣтно: такъ первые невысоки, а вторыя—плоски. Лѣса—почти одна береза, съ небольшой примѣсью осины: деревья не очень прямы, но довольно почтеннаго возраста. Лѣсъ

и тутъ не уцѣлѣлъ-бы, и тутъ настигли-бы его знаменитые весенніе сибирскіе палы, пожирающіе лѣса на сотни верстъ, если бы не застой воды въ ложбинахъ послѣ таянія снѣга. Эта сѣть резервуаровъ съ водою не даетъ огню хода. Къ лѣту ложбины высыхаютъ, тогда почва покрывается громадной сочной травой, которая не горитъ.

Диковины каргатской Барабы—комары и травы. Травы поразительны по обилію и величинѣ. Травы—вездѣ, и въ лощинахъ, и на увалахъ, въ болотахъ, въ лѣсу. Все прячется въ этихъ огромныхъ густыхъ злакахъ,—люди, скотъ, тропинки и дорожки. Камышъ—выше дуги коренника; шелковая трава—по хребетъ лошадямъ. Это не первоклассныя степныя кормовыя травы, но, дай Богъ, чтобы въ большей половинѣ Россіи были такіе обильные и такого качества сѣнокосы.

Каргатскіе комары, дѣйствительно ужасны. Пока свѣтитъ солнце, комаръ сидитъ въ травѣ и васъ не тревожитъ, конечно, если вы не пойдете по травѣ: тутъ вы на десятомъ шагу уже начнете плясать; но лишь только настанетъ ночь, начинается казнь египетская. Всюду разведены дымокуры, и скотъ лѣзетъ въ самый костеръ головою впередъ. Люди надѣваютъ на головы сѣтки или обвязываются платками; на рукахъ—кожаныя рукавицы.

Недалеко передъ Обью гряды начинаютъ дѣлаться выше и горбатѣе, борозды становятся менѣе плоскими и болѣе сухими; наконецъ, вдали показывается желѣзнодорожный мостъ, оливковаго цвѣта Обь, а за ней—обрывистый высокій берегъ, покрытый старымъ, но рѣдкимъ сосновымъ боромъ.

По лѣвую сторону Оби, въ сухой и ровной мѣстности, расположена станція Кривощеково, ведущая крупную торговлю хлѣбомъ. Желѣзная дорога пересѣкаетъ Обь мостомъ длиною въ 372 саж., поднимающимся на 8 саженъ надъ меженнымъ уровнемъ воды.

Рѣка Обь—эта главная водная артерія западной Сибири—начинается въ русскомъ Алтаѣ двумя бурными горными рѣчками Катуньей и Біей, протекающей черезъ живописное Телецкое озеро. Въ весеннее время, въ концѣ апрѣля или въ первыхъ числахъ мая, Обь разливается на десятки верстъ въ ширину. Обь славится своими рыбными богатствами; въ ней водятся: муксунъ, нельма, таймень, осетръ, стерлядь и другіе виды рыбъ, Рыбный промыселъ на всемъ протяженіи этой рѣки, въ особенности въ ея нижнемъ теченіи, составляетъ главное занятіе прибрежныхъ жителей. Въ послѣднее время, съ проведеніемъ желѣзной дороги, сбытъ рыбы въ Россію особенно усилился. Находясь на рубежѣ Европы и Азіи, судоходный бассейнъ Оби со своими разразвѣтвляющимися притоками, на протяженіи 15.000 верстъ служитъ издавна наиболѣе дешевымъ путемъ сообщенія между Европой и Азіей.

У Оби кончаются западно-сибирскія степи; на томъ берегу начинаются увалы, покрытыя тайгой, которая тянется до восточныхъ береговъ Байкала. Рѣка Обь служитъ въ то же самое время границей между западной и Средне-Сибирской желѣзной дорогами.

IV.

Средне-Сибирская желѣзная дорога.

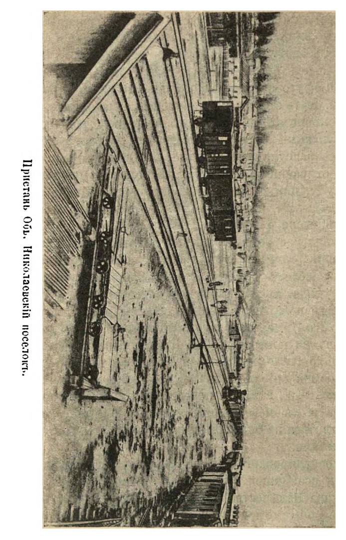
Станція Обь расположена, на правомъ возвышенномъ живописномъ берегу рѣки Оби. До постройки желѣзной дороги весь холмистый берегъ былъ покрытъ густымъ хвойнымъ дѣвственнымъ лѣсомъ, спускавшимся по обрывистымъ скатамъ къ широкому водному по-

току рѣки. Постройки станціи расположены на площади, окаймленной сосновымъ боромъ. Отъ станціи проложена вѣтка къ пристани на рѣкѣ Оби. Вблизи станціи, на лѣвомъ берегу, устроенъ переселенческій пунктъ съ жилыми бараками, кухнями, больницами, прачечной, баней. Всѣ постройки хороши и даже красивы. Сосны благоухаютъ и даютъ тѣнь. Съ Оби, къ которой круто спускается обрывистый берегъ, вѣетъ прохладой. Видъ съ берега живописный,—на оливковую Обь, островъ на рѣкѣ, покрытый кудрявой рощей, и противоположный берегъ, по которому бѣгаютъ паровозы. Здѣсь разгуливаютъ группы переселенцевъ, ожидающихъ отправки по Оби внизъ, къ Томску, и вверхъ—къ Барнаулу, или по желѣзной дорогѣ дальше на востокъ. Здѣсь же находится мѣстопребываніе чиновника, завѣдующаго переселеніями.

До начала постройки желѣзной дороги, близъ мѣста расположенія станціи существовалъ небольшой крестьянскій поселокъ Гусевка Кривощековской волости, Томскаго уѣзда, въ 24 двора съ населеніемъ въ 104 души обоего пола, надѣленныхъ землею изъ владѣній Кабинета Его Императорскаго Величества. Съ 1893 года уже съ начала постройки Обь Красноярскаго участка когда только стало выясняться будущее торгово-промышленное значеніе станціи Обь, крестьяне—старожилы Сибирскихъ губ., а также переселенцы массами стали переселяться къ небольшому поселку и даже самовольно селиться на близлежащихъ свободныхъ кабинетскихъ земляхъ.

Для урегулированія наплыва населенія и для удовлетворенія возникшей потребности Кабинетомъ Его Императорскаго Величества тогда же сдѣлано было распоряженіе объ отводѣ особой площади, прорѣзываемой рѣчкою Каменкою, впадающею въ Обь, подъ усадьбу разрастающагося поселенія. Широко раскинувшееся поселеніе названо Ново-Николаевскимъ; въ

настоящее время въ немъ считается до 25,000 жителей. На отведенной площади въ 1.600 дес. отмежевано



Пристань Объ. Николаевскій поселокъ.

2,862 мѣста для усадебъ, большая часть которыхъ уже застроена.

Усадебныя мѣста отдаются въ арендное содержаніе на 30 лѣтъ всѣмъ желающимъ безъ различія сословій, съ платою, смотря по положенію выбраннаго участка, отъ 2 р. 50 к. до 10 р. въ годъ. Управленіе кабинетскимъ имѣніемъ оставляетъ за собою право увеличивать арендную плату черезъ каждыя 6 лѣтъ на 10%. Размѣръ усадебныхъ мѣстъ 15 сажень по улицѣ, 17 сажень внутрь селетьбы.

Въ центрѣ поселенія, раскинувшагося почти на 10 верстъ, вдоль береговъ Оби и ея притока Каменки, сооруженъ красивый каменный обширный храмъ во имя Св. Александра Невскаго.

Отъ станціи Оби поѣздъ идетъ по холмистой мѣстности, усѣянной перелѣсками. Пересѣкши нѣсколько рѣчекъ по деревяннымъ мостамъ и переѣхавъ черезъ впадающую въ Обь рѣку Томь по желѣзному мосту, поѣздъ врѣзывается въ мѣстность, покрытую дѣвственнымъ лѣсомъ; это—знаменитая сибирская тайга.

По обѣ стороны рельсовъ чернѣютъ обгорѣлые пни и шумитъ мрачный, непривѣтливый боръ, состоящій большей частью изъ хвойныхъ деревьевъ, плотно разросшихся на топкой почвѣ. Проникнуть въ глубину тайги труднѣе, чѣмъ пройти по первобытному тропическому лѣсу съ его ліанами и цѣпкими растеніями. Многіе крестьяне, которымъ, за недостаткомъ иныхъ угодьевъ, предлагаютъ селиться въ тайгѣ, — безъ оглядки возвращаются назадъ въ покинутые ими родные края. Въ этомъ бору на людей и на скотину нападаютъ цѣлыя тучи комаровъ, оводовъ и тому подобныхъ жестокихъ насѣкомыхъ, извѣстныхъ въ Сибири подъ общимъ названіемъ „гнуса". Рабочіе спасаются отъ этого неумолимаго гнуса, покрывая голову черною волосяною сѣткой.

Кое-гдѣ въ тайгѣ можно замѣтить, что на деревьяхъ содрана кора у самаго комля. Это признакъ того,

что здѣсь намѣчено мѣсто для заимки; поселенецъ, по выраженію сибиряковъ, „очертилъ лѣсъ“, т. е. для того, чтобы заявить свое право на владѣніе занятаго имъ участка, снимаетъ кору у комля деревьевъ. Послѣднія, такимъ образомъ, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ высыхаютъ и падаютъ, а не то—ихъ срубаютъ и жгутъ на мѣстѣ. Затѣмъ поселенецъ расчищаетъ землю, распахиваетъ, засѣваетъ ее и, такимъ образомъ, заводитъ вдали отъ какого-нибудь поселка свой отдѣльный хуторъ или „заимку“, какъ говорятъ сибиряки.

Черезъ 200 верстъ отъ Оби поѣздъ подходитъ къ станціи Тайга, получившей свое названіе отъ глухой таежной мѣстности, среди которой она расположена. Отсюда отдѣляется вѣтвь къ городу Томску. Занявъ видное мѣсто среди станціи Сибирской желѣзной дороги какъ путь развѣтвленія, Тайга, не смотря на всю неприглядность и дикость окружающей природы, со скудными источниками водоснабженія, привлекла къ себѣ массу населенія, преимущественно изъ ссыльныхъ, образовавшаго вдоль линіи многолюдный поселокъ. Въ настоящее время здѣсь считается свыше 5000 жителей.

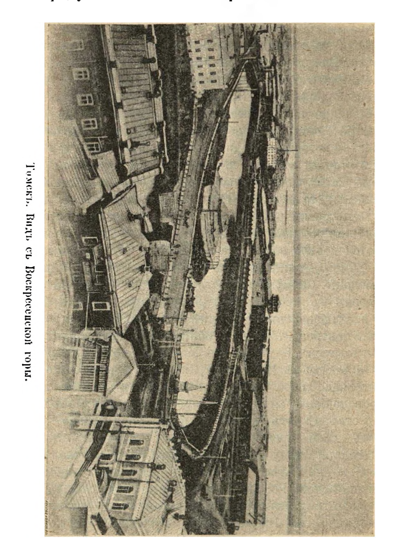
Эта станція съ раскинувшимся при ней поселкомъ съ самаго своего возникновенія прослыла наиболѣе опаснымъ мѣстомъ всей Сибирской желѣзной дороги. Отъ обитателей поселка то и дѣло слышатся жалобы на кражи и грабежи. По улицамъ ночью ходить опасно; нападенія и драки часто доходятъ до убійства. Это объясняется тѣмъ, что всѣ окружающія станцію таежныя дебри испоконъ вѣка служили излюбленнымъ притономъ бѣглыхъ каторжниковъ и всякаго рода бродягъ, которые наводятъ ужасъ на жителей поселка. Въ виду не прекращавшихся нападеній на поѣзда по линіи Средней Сибирской дороги, управленіемъ ея было выписано для защиты станціонныхъ и линейныхъ слу-

жащихъ нѣсколько сотенъ винтовокъ и значительное количество боевыхъ патроновъ.

Томская вѣтвь Великой Сибирской желѣзной дороги направляется отъ станціи Тайга къ сѣверо-востоку и имѣетъ въ длину 90 верстъ. Первыя 20 верстъ дорога проходитъ по сплошной болотистой тайгѣ, а затѣмъ принимаетъ болѣе привѣтливый, мѣстами даже живописный характеръ. Приближаясь къ Томску, дорога постепенно поднимается на Воскресенскую гору. Сама станція Томскъ расположена въ двухъ верстахъ отъ города, съ которымъ соединяется шоссированной дорогою. При станціи имѣется переселенческій пунктъ съ баракомъ на 700 человѣкъ, и быстро выросъ торгово-промышленный поселокъ. Отъ станціи желѣзнодорожная линія спускается къ рѣкѣ Томи, гдѣ расположена станція Черемошники близъ пароходныхъ пристаней, откуда начинается водное сообщеніе по рѣкамъ Обскаго бассейна.

Томскъ—одинъ изъ богатѣйшихъ и старинпѣйшихъ городовъ Сибири, существуетъ уже 300 лѣтъ (построенъ въ 1604 году) и расположенъ на рѣкѣ Томи и впадающей въ нее рѣчкѣ Ушайкѣ. Издавна Томскъ былъ центромъ торговли Сибири, складочнымъ пунктомъ для товаровъ, идущихъ изъ Москвы и, вообще, Европейской Россіи въ Восточную Сибирь и обратно. Это значительно способствовало процвѣтанію Томска, но съ проведеніемъ желѣзной дороги городъ, оставшійся въ сторонѣ отъ главной линіи, значительно утратилъ свое прежнее значеніе. Съ другой стороны, благодаря тому же проведенію Сибирской желѣзной дороги и болѣе скорому и удобному сообщенію Европейской Россіи съ Сибирью, сократилась нѣсколько внутренняя торговля томскихъ оптовиковъ-милліонеровъ. Прежніе ихъ покупатели — нѣкоторые средніе розничные торговцы Сибири—завязали теперь торговыя сношенія непосредственно съ фабрикантами Европейской Россіи.

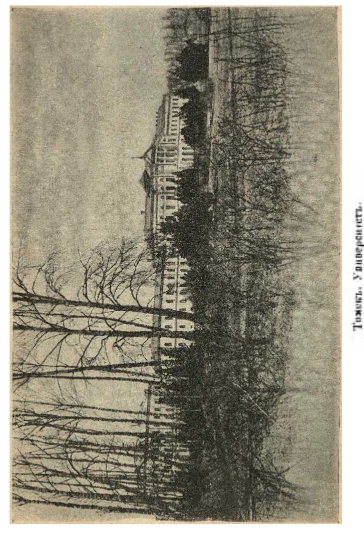
Томскъ является нынѣ разсадникомъ просвѣщенія Сибири, умственнымъ ея центромъ; здѣсь находится



Томскъ. Видъ съ Воскресенской горы.

первый Сибирскій университетъ, гимназіи, духовная семинарія, духовныя и ремесленныя училища, нѣсколько

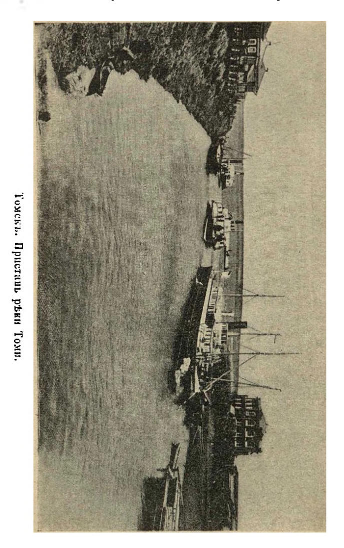
начальныхъ школъ, технологическій институтъ, проэктируется открыть ветеринарный институтъ и горное учи-



Томскъ. Университетъ.

лище. Въ городѣ публичная библіотека, театръ; имѣются отдѣленія Государственнаго и другихъ банковъ.

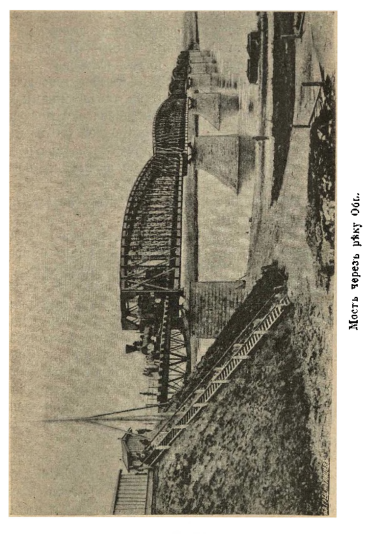
Внѣшній видъ города производитъ пріятное впечатлѣніе; много красивыхъ зданій, электрическое освѣ-



Томскъ. Пристань рѣки Томи.

щеніе, телефонъ. Въ послѣднее время предпринято въ городѣ устройство водопровода и проведеніе трамвая.

Конечно, главное украшеніе Томска составляетъ его университетъ, открытый въ 1888 году. Пока въ универ-



Мостъ черезъ рѣку Обь.

ситетѣ всего два факультета —медицинскій и юридическій. При университетѣ находятся: 1) зоологическій

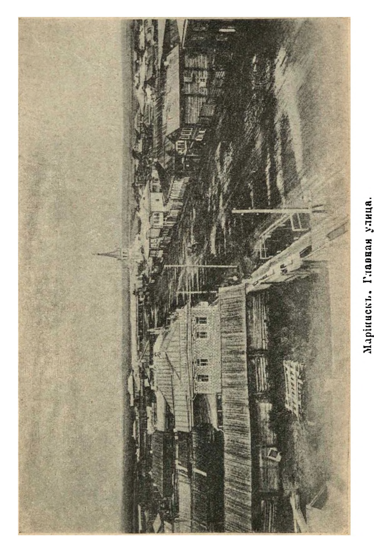
и ботаническій музеи съ замѣчательными коллекціями полярныхъ странъ, собранными экскурсіей Норденшельда на кораблѣ „Вега“ и доставленными А. М. Сибиряковымъ, гербаріи Г. Н. Потанина съ Тарабагатая и При-байкалья, коллекціи, собранныя профессорами Томскаго университета С. И. Коржинскимъ, Н. Ѳ. Кащенко и др.; 2) минералогическій и геологическій музеи съ цѣнными вкладами Е. И. В. Герцога Лейхтенбергскаго; 3) музей археологіи и этнографіи, съ витринами М. К. Сидорова и А. И. Дмитріева-Мамонова, заключающими предметы курганныхъ раскопокъ близъ г. Тобольска; 4) анатомическій музей; 5) физическій кабинетъ и химическая лабораторія, устроенные на щедрыя пожертвованія А. М. Сибирякова.

Украшеніемъ университета служитъ библіотека, заключающая свыше 300.000 томовъ.

Начиная почти съ самой Тайги, желѣзнодорожный путь все время идетъ по близости знаменитаго прежде сибирскаго тракта. Въ былое время по этому тракту изъ Иркутска тянулись обозы съ цибиками чая, вывезеннаго изъ Кяхты, и съ другими товарами, а также нагруженные золотомъ ящики подъ конвоемъ вооруженнаго отряда. По немъ же проходили этапами отправленные изъ Москвы „по Владимиркѣ“ ссыльные въ Сибирь. Пассажиры, пользуясь подорожной, проѣзжали по тракту на лихихъ тройкахъ. Вспоминая то блаженное время, ямщики до сихъ поръ негодуютъ на огненнаго коня за то, что онъ лишилъ ихъ прежней утѣхи — проскакать на своихъ тройкахъ.

У станціи Маріинскъ, названной такъ по имени уѣзднаго города Маріинска Томской губерніи, желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Кію, лѣвый притокъ Чулыма. мостомъ длиною въ сто сажень. Верховье Кіи славится своими золотоносными промыслами. Передъ Ачинскомъ, уѣзднымъ городомъ Енисейской губерніи, желѣзная дорога спускается въ долину рѣки Чулыма и переходитъ въ

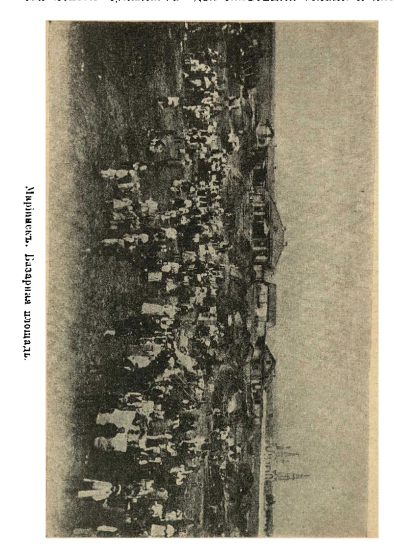
Енисейскую губернію, пересѣкая рѣку Чулымъ мостомъ въ 130 саж.. Мѣстность здѣсь очень живописна: изры-



Маріинскъ. Главная улица.

тые глинистые песчаные холмы сбѣгають внизъ каскадами; по ихъ уступамъ тѣснятся рощи, внизу разсти-

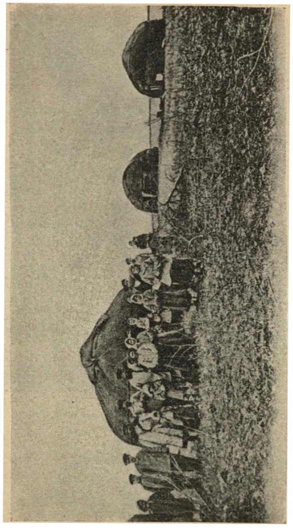
лается колоссальная равнина съ вьющеюся зеленоватою лентой Чулыма, съ едва замѣтными селами и ихъ



Маріинскъ. Базарная площадь.

бѣлыми церквами, ограниченная на горизонтѣ синѣющею линіею горъ.

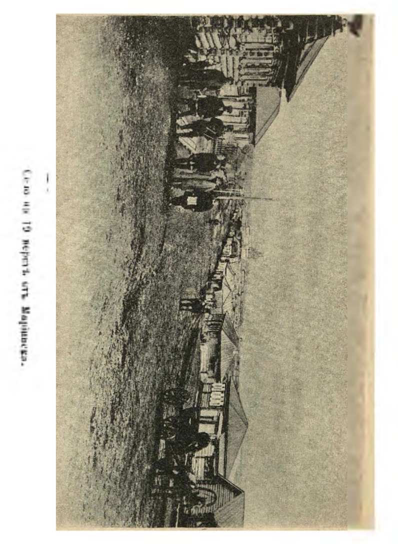
Ачинскъ расположенъ на правомъ берегу рѣки Чу-



Переселенческій пунктъ на станціи Боготолъ. 125 верстъ къ востоку отъ Маріинска.

лыма. Чулымъ,—правый притокъ Оби,—беретъ начало въ хребтахъ Кузнецкаго Алатая, гдѣ много золотыхъ

пріисковъ. Все теченіе Чулыма чрезвычайно извилисто, судоходство по немъ, по причинѣ мелководья, произ-

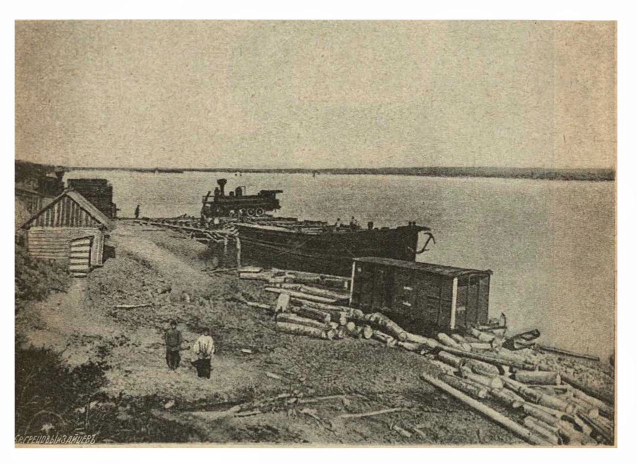


Село на 19 верстѣ отъ Маріинска.

водится только весною отъ устья до Ачинска—на протяженіи приблизительно около 1000 верстъ. Съ 5 мая

по 1-е іюля приходятъ въ Ачинскъ пароходы съ баржами изъ Тюменя, Барнаула и Томска.

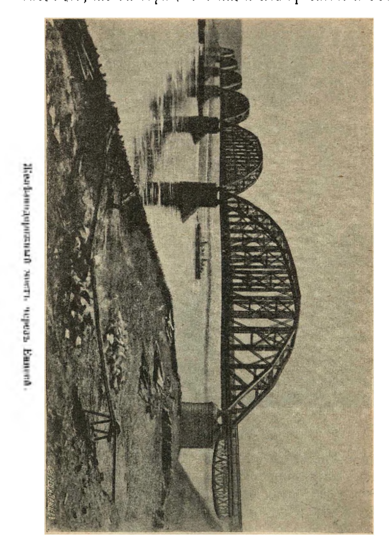
Къ востоку отъ Ачинска мѣстность принимаетъ горный характеръ. Наконецъ, поѣздъ подходитъ къ Красноярску, расположенному на лѣвомъ берегу рѣки Енисея, при впаденіи въ него Качи. Мѣстоположеніе города живописное, возвышающееся на 913 футовъ надъ уровнемъ моря. Енисей, вырываясь здѣсь изъ горной тѣс-



Желѣзнодорожная пристань „Лѣвый Енисей".

нины, имѣетъ быстрое теченіе и раздѣляется передъ городомъ на два протока красивыми островами. Правый берегъ рѣки обрамленъ „Куйсумскими" горами, среди которыхъ выдѣляется вершина „Токмака". Далѣе внизъ по рѣкѣ видна куполовидная „Батайская гора", состоящая изъ порфира. На лѣвомъ берегу живописно выдѣляется гора „Черная Сопка", вершины которой состоятъ изъ горизонтально лежащихъ скалистыхъ группъ

темной ямы. Ближе къ полотну желѣзной дороги высится „Афонтова гора“, состоящая изъ красныхъ песча-



Желѣзнодорожный мостъ черезъ Енисей.

никовъ, покрытыхъ слоемъ красныхъ мергелей, отъ яркой краски которыхъ и произошло самое названіе города.

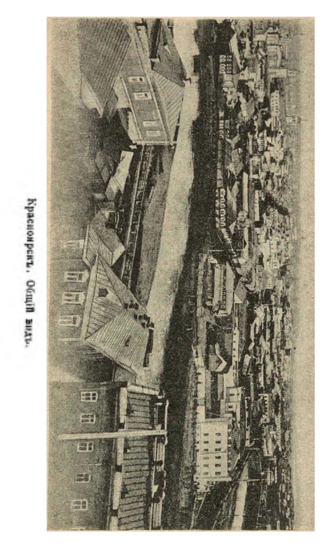
Гора эта обрывается къ рѣкѣ Качѣ крутымъ живописнымъ мысомъ, называемымъ „Караульною горою“, на вершинѣ которой стоитъ далеко видная съ окрестностей часовня, построенная золотопромышленникомъ Кузнецовымъ.

Отсюда развертывается необычайно красивая картина на окрестности: внизу, у подошвы горы—рѣка; по другую сторону ея расположился правильными улицами городъ со своими немощеными улицами и деревянными тротуарами, вытянувшись вдоль лѣваго берега Енисея. Вдоль города черезъ широкую рѣку перекинутъ великолѣпный желѣзнодорожный мостъ, красивѣйшій изъ всѣхъ мостовыхъ сооруженій Великаго Сибирскаго пути. Мостъ имѣетъ въ длину почти 1 версту (434 саж.) и состоитъ изъ шести пролетовъ. Желѣзныя части моста были приготовлены на Нижне-Тагильскихъ заводахъ наслѣдниковъ П. С. Демидова, князя Санъ-Донато. На другой сторонѣ вытянулся хребетъ Куйсумскихъ горъ со множествомъ остроконечныхъ и куполовидныхъ сопокъ.

У подножья Куйсумскихъ горъ, на правомъ берегу рѣки Енисея расположена одноименная съ рѣкою станція, на разстояніи 2045 верстъ отъ Челябинска. Съ этой станціи отправляютъ хлѣбные грузы, привозимые воднымъ путемъ изъ хлѣбородныхъ мѣстностей въ верховьяхъ Енисея.

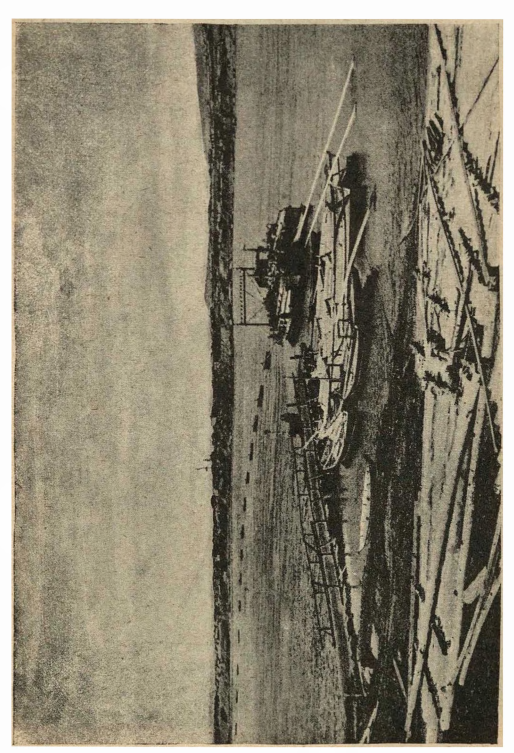
Рѣка Енисей, одна изъ величайшихъ рѣкъ Сибири, беретъ начало въ Монголіи, складываясь изъ двухъ истоковъ: Хакема и Бикема — въ Саянскихъ горахъ. Вступая изъ Китая въ предѣлы Россіи, рѣка получаетъ названіе Іоанеси, что значитъ по-тунгузски „большая вода“. Прорвавъ Саянскій хребетъ, рѣка въ видѣ бурнаго и грознаго горнаго потока, течетъ среди сѣверныхъ отроговъ Саяна, преодолѣвая на своемъ пути цѣлый рядъ пороговъ; изъ нихъ самый грозный по виду и волненію „Большой“ порогъ: здѣсь Енисей мчится со-

скоростью 60 верстъ въ часъ. Въ своемъ дальнѣйшемъ теченіи на сѣверъ Енисей то суживается между „щеками“—высокими, почти отвѣсными берегами, то снова расширяется, образуя многочисленные острова и про-



Красноярскъ. Общій видъ.

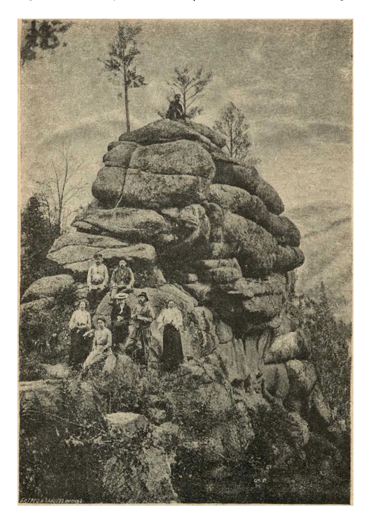
токи. Отъ Минусинска до Красноярска теченіе Енисея особенно живописно: высокія скалы и горные обрывы выступаютъ предъ вами; иногда все это смѣняется со-



Красноярскъ. Паромъ черезъ Енисей.

ками, зелеными островами и синѣющею панорамою горъ уходящихъ въ даль. Противъ устья рѣки Черной возвышаются скалы на подобіе башни; неподалеку отъ нея ды-

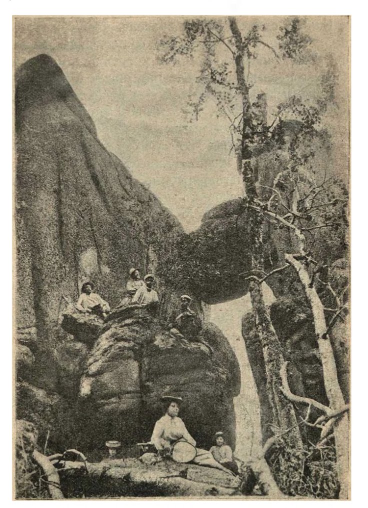
мится пещера. Около деревни Лешинской (165 верстъ отъ Минусинска), въ уступахъ горы надъ соленымъ озеромъ



Окрестности Красноярска. Вершина „Коврига".

видны какъ бы развалины готическаго дворца. Эти причудливыя скалы украшаютъ дикіе берега Ени-

ся, придавая имъ фантастическій видъ. На нѣкоторыхъ скалахъ, висящихъ надъ рѣкою, древніе



Окрестности Красноярска. Столбы и Львиныя ворота.

народы, обитавшіе здѣсь, начертили рисунки, извѣстные у археологовъ подъ именемъ „енисейскихъ пи-

саницъ“. На этихъ рисункахъ изображаются животныя, люди и цѣлыя бытовыя сцены.

Несмотря на множество пороговъ и подводныхъ камней, Енисей судоходенъ въ большей части своего теченія, а глубина его настолько значительна, что морскіе пароходы средней величины могутъ подыматься изъ Ледовитаго океана до города Енисейска. Между Красноярскомъ и Минусинскомъ также существуетъ пароходство, какъ товарное, такъ и пассажирское.

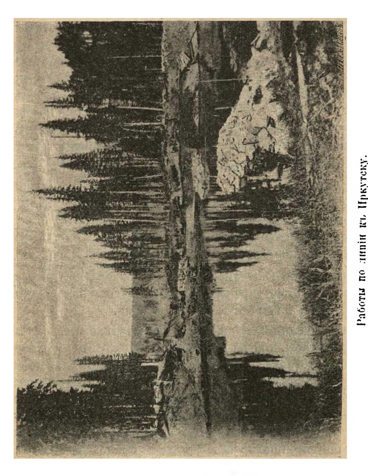
Енисей изобилуетъ рыбою, хотя по своимъ качествамъ она уступаетъ обской.

Вообще, долина южнаго Енисея представляетъ собой одинъ изъ благопріятнѣйшихъ уголковъ восточной Сибири, и человѣкъ облюбовалъ его съ давнихъ временъ, какъ мѣсто для поселенія. Памятники древности, разсѣянные по всему округу, доказываютъ, что здѣсь былъ самостоятельный центръ мѣстной культуры, отдѣленный отъ великаго культурнаго очага древности—Китая цѣлымъ рядомъ степей, населенныхъ кочевниками. Минусинскій округъ считаютъ самымъ плодороднымъ во всей Енисейской губерніи. Преобладаніе посѣвовъ пшеницы указываетъ на мягкость климата.

Отъ Енисея дорога идетъ далѣе по холмистой мѣстности, покрытой то березами, то соснами, а мѣстами и тайгой, именно на границѣ Енисейской и Иркутской губерніи. Вдали виднѣются отроги Саянскихъ горъ. По обѣ стороны рельсовъ въ тайгѣ часто попадаются гари съ почернѣвшими, обгорѣлыми пнями на „еланѣ“, какъ называютъ сибиряки обнаженныя площади въ лѣсу. Лѣсные пожары повторяются каждой весной. Они происходятъ, по большей части, отъ небрежности самихъ поселянъ и промышляющихъ въ тайгѣ охотниковъ и инородцевъ. Зачастую сгораетъ по нѣскольку десятковъ тысячъ десятинъ цѣннаго лѣса. Жители пріютившихся среди глухихъ лѣсовъ деревень страдаютъ отъ мошки и „звѣря“, т.-е. медвѣдей; лѣсъ здѣсь давитъ человѣка

и угнетаетъ, влажность и сырость господствуютъ кругомъ, дороги вязкія и трудныя.

Близъ уѣзднаго города Канска Енисейской губерніи, желѣзная дорога пересѣкаетъ несудоходную рѣку Канъ



Работы по линіи къ Иркутску.

мостомъ въ 120 саженъ. Отъ Канска до станціи Тайшетъ, на протяженіи 158 верстъ, желѣзная дорога проходитъ по громаднѣйшему каменоугольному бассейну, до сихъ поръ еще не разрабатываемому.

Отъ Тайшета до Нижне-Удинска господствуетъ тайга, заселенная лишь вдоль торговаго тракта. Весь путь отсюда до Нижне-Удинска представляетъ рядъ красивыхъ панорамъ. Нижне-Удинскъ лежитъ на правомъ берегу судоходной рѣки Уды; отсюда начинается болѣе ровная мѣстность, простирающаяся до станціи Зимы на протяженіи 240 верстъ. Станція Зима стоитъ при впаденіи рѣки Зимы въ рѣку Оку на Сибирскомъ трактѣ. Рѣка Ока, лѣвый притокъ рѣки Ангары, имѣетъ около 1000 верстъ въ длину и отличается весьма быстрымъ теченіемъ; судоходной она становится только за 40 верстъ отъ устья. Бассейнъ рѣки богатъ залежами каменнаго угля и квасцовокупоросныхъ земель.

Внизъ по теченію рѣки Оки отъ мѣста ея пересѣченія линіей желѣзной дороги близъ села Бурлукскаго, находятся „писаные камни", т.-е. береговыя скалы съ многочисленными изображеніями всадниковъ съ лошадьми, рогатымъ скотомъ и руническими надписями. Здѣсь же извѣстныя ломки жерновового камня.

Отъ рѣки Оки мѣстность становится болѣе пересѣченною, этотъ характеръ она сохраняетъ до станціи Половина, на протяженіи 138 верстъ.

Отсюда линія спускается къ рѣкѣ Бѣлой, лѣвому притоку Ангары, и пересѣкаетъ ее мостомъ въ 100 саженъ, сюда мѣстность становится ровною. Въ одномъ изъ селеній близъ станціи Тальмы находится извѣстная въ Сибири суконная Тальменская фабрика, стеклянные, винокуренные заводы и водяная мукомольная мельница, принадлежащая Бѣлоголовому. На фабрикѣ изготовляется лишь простое русское сукно грубаго качества, но въ будущемъ вся эта мѣстность, несомнѣнно, будетъ представлять изъ себя крупный промышленный центръ Сибири.

Пройдя еще нѣсколько десятковъ верстъ лѣвымъ берегомъ Ангары и пересѣкши деревяннымъ мостомъ

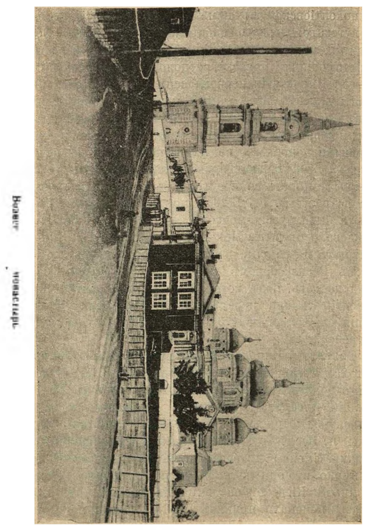
впадающую въ нее рѣку Иркутъ, поѣздъ подходитъ къ Иркутску.

Послѣдняя станція передъ Иркутскомъ называется Иннокентіевской въ память Св. Иннокентія, епископа Иркутскаго, перваго сибирскаго чудотворца. Вблизи станціи, на лѣвомъ берегу рѣки Ангары, въ четырехъ верстахъ ниже Иркутска, расположенъ Вознесенскій святителя Иннокентія первоклассный общежительный монастырь, основанный въ 1672 г. по грамотѣ преосвященнаго Корнелія, митрополита Тобольскаго, старцемъ Герасимомъ; тогда же здѣсь заложена была и первая деревянная церковь во имя Спаса Нерукотвореннаго Образа. Христіанская православная дѣятельность монастыря занимаетъ видное мѣсто въ просвѣтительной миссіи на востокѣ. Въ 1726 г. при этомъ монастырѣ открыта была русско-монгольская школа. Въ 1727 г. послѣдовало открытіе Иркутской епархіи, и Св. Иннокентій былъ назначенъ первымъ ея епископомъ.

Въ Вознесенскомъ монастырѣ находится Тихвинская церковь, подъ которою погребенъ святитель Иннокентій и при передѣлкѣ которой были обрѣтены мощи святителя въ 1764 году, спустя 33 года со дня погребенія его.

Святитель Иннокентій, въ міру Іоаннъ Кульчицкій, потомокъ стариннаго дворянскаго рода. Изъ ближайшихъ родственниковъ Иннокентія извѣстенъ дядя его, бывшій писаремъ у Кочубея, сосланный въ Архангельскую губернію за свидѣтельство объ измѣнѣ Мазепы и, послѣ открытія измѣны, возвращенный изъ ссылки. Имена родителей Иннокентія неизвѣстны, но достовѣрно, что они жили въ Черниговской губерніи. По окончаніи Кіевской академіи, Иванъ Кульчицкій постригся въ монахи, принявъ имя Иннокентія, и поселился въ Кіево-Печерской Лаврѣ, откуда митрополитъ Стефанъ Яворскій вызвалъ его въ Московскую духовную академію въ качествѣ преподавателя. Въ 1720 году, по

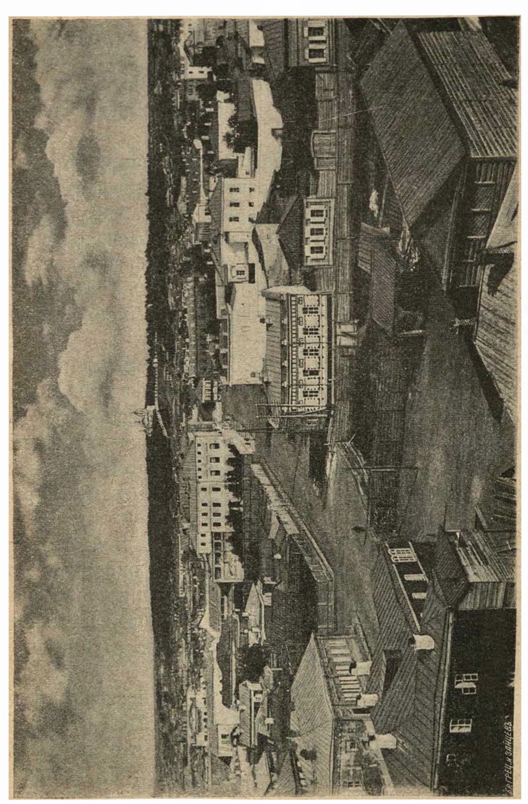
именному указу Петра I, Иннокентій Кульчицкій былъ назначенъ въ Китай для проповѣданія слова



[illegible] монастырь.

Божія. Рукоположенъ былъ въ епископа, и въ апрѣлѣ 1721 года епископъ Иннокентій выѣхалъ изъ Петер-

бурга въ Пекинъ. Вслѣдствіе возникшихъ политическихъ осложненій и препятствій Китайскаго прави-


Видъ на Иркутскъ съ колокольни Тихвинской церкви.

тельства, Иннокентій, проживъ и прождавъ разрѣшенія въѣзда своего въ Пекинъ два слишкомъ года въ

городѣ Селенгинскѣ за Байкаломъ, получилъ назначеніе епископомъ иркутскимъ и нерчинскимъ въ 1727 году. Дѣятельность его въ качествѣ иркутскаго епископа принесла неисчислимыя блага управляемой имъ епархіи: онъ поднялъ нравственность духовенства и паствы, ввелъ проповѣдничество въ церквахъ, основывалъ школы, и оставилъ по себѣ неизгладимую память среди иркутянъ.

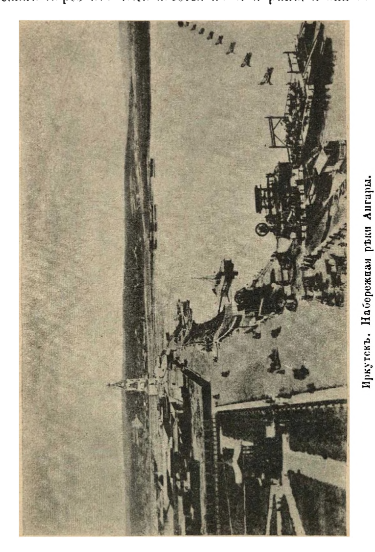
Отъ праваго берега рѣки Иркута начинается уже Забайкальская желѣзная дорога. Она направляется отъ рѣки Иркута вдоль лѣваго берега рѣки Ангары и доходитъ до Глазковскаго предмѣстья, расположеннаго какъ разъ противъ Иркутска. Такимъ образомъ, тѣ путешественники, которые желаютъ побывать въ Иркутскѣ, должны переправиться по понтонному мосту черезъ Ангару.

Издали Иркутскъ представляетъ красивую и оригинальную картину. Рѣка Ангара образуетъ здѣсь изгибъ, по правому берегу котораго и расположенъ городъ. Берегъ невысокій и плоскій, но картина украшается зелеными горами, подымающимися позади города, надъ которыми постоянно клубится золотисто-бѣлый курчавый лѣсъ облаковъ.

Рѣка Ангара одна изъ оригинальныхъ и поразительно красивыхъ рѣкъ восточной Сибири; она вытекаетъ изъ Байкала и въ своемъ нижнемъ теченіи принимаетъ названіе Верхней Тунгузки; вода рѣки поражаетъ своею прозрачностью; каменистое дно видно на глубинѣ нѣсколькихъ саженъ.

Ледяныя холодныя воды рѣки не позволяютъ купаться въ ней даже лѣтомъ. Она несется съ необыкновенною быстротою среди скалъ, такъ что переправа черезъ нее на плашкоутахъ совершается съ большой осторожностью. Благодаря быстротѣ паденія и силѣ теченія, рѣка не покрывается льдомъ даже въ декабрѣ. Рукава ея наполняются водой, когда кругомъ лежатъ

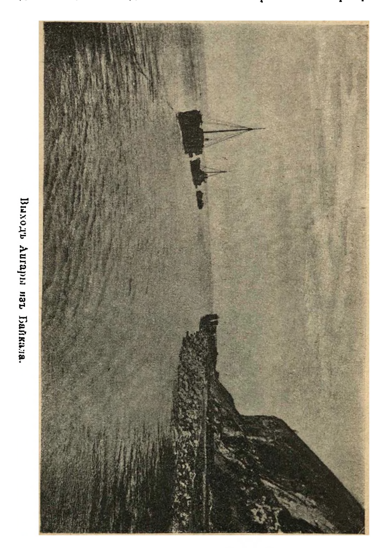
снѣга и земля скована льдомъ среди суровыхъ сибирскихъ морозовъ. Ледъ несется по этой рѣкѣ, а она бо-



Иркутскъ. Набережная рѣки Ангары.

рется съ зимою, и ея зіяющія полынья и незамерзающая поверхность покрыты густымъ паромъ или тума-

номъ, поднимающимся изъ воды. Въ это время среди двигающихся льдинъ все еще совершается переправа



Выходъ Ангары изъ Байкала.

чрезъ Ангару и перевозка товаровъ. Только жестокіе увеличивающіеся со дня на день сибирскіе морозы въ

35 — 40° усыпляютъ эту рѣку въ концѣ декабря, какъ и озеро Байкалъ, а затѣмъ она въ концѣ апрѣля снова прорываетъ покровъ и несется съ неудержимою быстротой, нагромождая колоссальныя льдины по берегамъ, медленно тающія подъ лѣтнимъ солнцемъ, когда кругомъ уже все зелено.

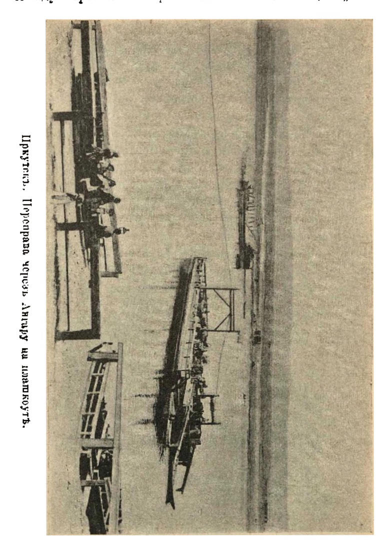
Выходъ Ангары изъ Байкала за 60 верстъ отъ Иркутска представляетъ величественное зрѣлище. Безконечная гладь озера смѣняется широкими воротами среди спускающихся хребтовъ, покрытыхъ лѣсами. При выходѣ изъ озера среди рѣки высится скала „Шаманскій камень". По высотѣ этого камня измѣряется уровень водъ. Буряты-шаманисты, исполненные благоговѣнія къ этой грандіозной скалѣ, признали ее за мѣстопребываніе „непобѣдимаго бѣлаго бога", которому приносятъ жертвы.

Вотъ какъ картинно описываетъ одинъ сибирскій поэтъ то мѣсто, гдѣ Байкалъ изливаетъ свои холодныя воды въ Ангару:

Въ море дальнее сердитое
Захотѣлъ онъ побывать.
. . . .
Вдругъ утесъ гора—упорная
Преградила путь ему
И, какъ крѣпость непокорная,
Не пускала вдаль волну.
Но напрягъ онъ грудь свободную,
Съ трескомъ рушилась гора —
И по ней волной холодною
Зашумѣла Ангара.

Высота Байкала надъ уровнемъ Ангары въ Иркутскѣ, отстоящемъ отъ озера на 60 верстъ, составляетъ почти 100 саженъ, чѣмъ обусловливается быстрота паденія рѣки. По выходѣ изъ озера Ангара течетъ среди уте-

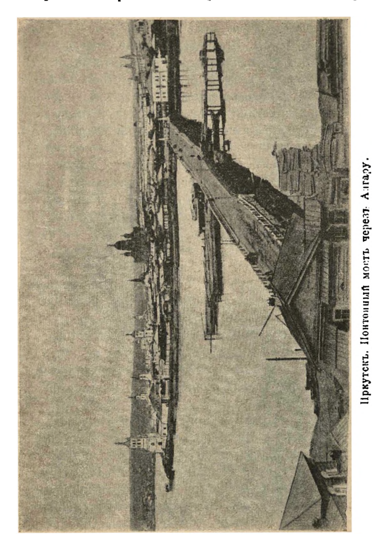
совъ, иногда отвѣсно падающихъ въ воду, клубится между порогами и стремительно мчится надъ „шиве-



Иркутскъ. Переправа черезъ Ангару на шнякоутѣ.

рами". Несмотря на это, пароходы свободно несутся по этой рѣкѣ къ Байкалу и обратно. Ниже Иркутска Ан-

гара протекаетъ среди живописной гористой мѣстности. Спустя 70 верстъ послѣ принятія Оки, на Ангарѣ



Иркутскъ. Понтонный мостъ черезъ Ангару.

показываются пороги, которые служатъ препятствіемъ для плаванія вверхъ по рѣкѣ и не позволяютъ уста-

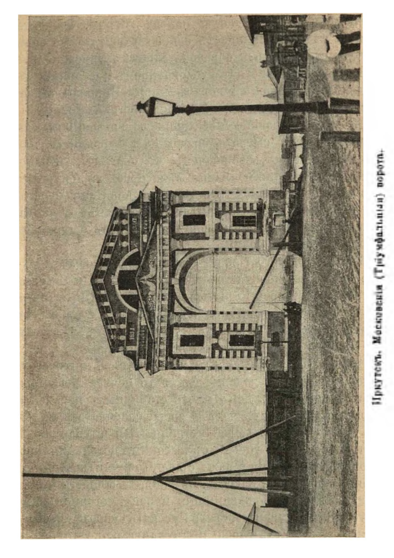
новить непрерывнаго сообщенія между Байкаломъ и Енисеемъ.

Переправа черезъ Ангару со станціи Иркутскъ въ самый городъ совершается, какъ мы уже сказали, по понтонному мосту. Эта переправа не всегда бываетъ безопасна. Вотъ, напримѣръ, случай, имѣвшій мѣсто зимою 1902 года: громадная льдина, оторвавшись отъ берега, устремилась на мостъ. Къ счастью, ее во время замѣтили и спустили шлагбаумы, прекративъ, такимъ образомъ, сообщеніе по мосту. Льдина ударила въ два понтона, и они понеслись внизъ по рѣкѣ. За ними послѣдовало еще нѣсколько понтоновъ; они были унесены теченіемъ довольно далеко за предмѣстье города, и нѣкоторые изъ нихъ затонули, а уцѣлѣвшіе были приведены къ мосту на буксирѣ пароходомъ. Отъ такихъ катастрофъ жители города несутъ немалые убытки, тѣмъ болѣе, что цѣны на продукты въ такихъ случаяхъ сразу поднимаются.

Въ настоящее время Иркутскъ является самымъ населеннымъ городомъ всей Сибири: въ немъ насчитывается 60.000 жителей, и онъ служитъ центромъ иркутскаго генералъ-губернаторства, въ составъ котораго входятъ Енисейская и Иркутская губерніи и Якутская область. Замѣчаемое за послѣднее время быстрое увеличеніе населенія города объясняется вліяніемъ Великой Сибирской дороги.

Иркутскъ былъ основанъ въ 1652 году боярскимъ сыномъ Иваномъ Пахомовымъ: на рѣкѣ Иркутѣ былъ поставленъ укрѣпленный деревянный острогъ, возведенный въ 1686 году на степень города. Въ 1803 году было образовано изъ всей Сибири громадное Сибирское генералъ-губернаторство съ резиденціей въ Иркутскѣ. Въ 1819 году генералъ-губернаторомъ Сибири былъ назначенъ знаменитый Сперанскій. Съ появленіемъ этого гуманнаго и энергичнаго администратора у кормила власти для измученной всякими неправдами Сибири

настала эпоха реформъ. По предложенію Сперанскаго,



Иркутскъ. Московскія (Тріумфальныя) ворота.

вся Сибирь была раздѣлена на Западную и Восточную. Въ тридцатыхъ годахъ въ Иркутскѣ поселяются декаб-

ристы, освобожденные къ этому времени отъ каторжныхъ работъ. Пребываніе этихъ высокообразованныхъ людей принесло громадную пользу городу. Съ этого времени въ немъ начинаетъ основываться цѣлый рядъ благотворительныхъ и образовательныхъ учрежденій.

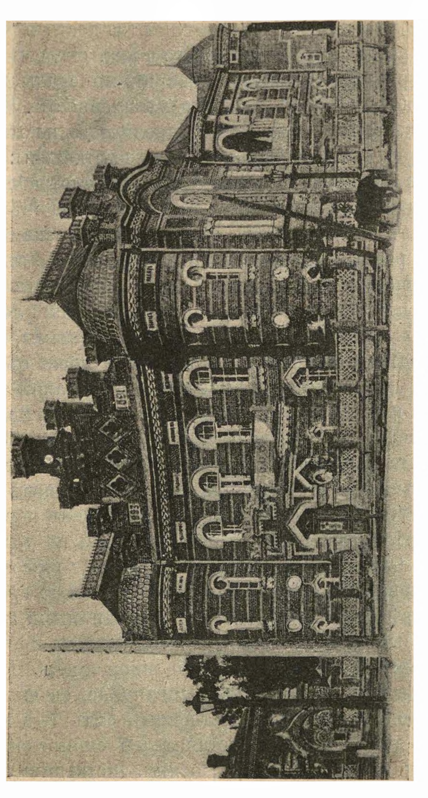
Въ 1847 году генералъ-губернаторомъ Восточной Сибири былъ назначенъ генералъ-маіоръ Николай Николаевичъ Муравьевъ, впослѣдствіи графъ Амурскій.

Въ исторіи расширенія нашихъ владѣній въ Сибири Муравьевъ сыгралъ выдающуюся роль. 16 мая 1858 года имъ былъ заключенъ въ Айгунѣ договоръ съ Китаемъ о присоединеніи лѣваго берега Амура къ Россіи и о совмѣстномъ съ Китаемъ владѣніи береговою полосою между Уссури и Восточнымъ океаномъ (начало занятія русскими войсками устьевъ Амура послѣдовало въ 1850 году).

Въ память этого важнаго для Сибири событія Муравьевымъ на одной изъ улицъ Иркутска, а именно Амурской, построены тріумфальныя ворота, названныя „Амурскими“, на нихъ сдѣлана надпись: „дорога къ Великому Океану; 16 Мая 1858 года“. Ворота сколочены изъ досокъ, окрашенныхъ въ сѣрый цвѣтъ.

Внутри Иркутскъ, если и некрасивъ, то интересенъ. Видно, что городъ издавна служилъ центромъ Сибири и давно богатъ. Въ немъ много старинныхъ церквей и старыхъ купеческихъ палатъ своеобразнаго стиля. Новые дома богатыхъ людей устраиваются и снаружи и внутри красиво и удобно, съ высокими потолками, просторными комнатами и даже съ форточками, которыя въ Сибири—большая рѣдкость. Изъ новыхъ общественныхъ зданій заслуживаютъ вниманія музей Восточно-Сибирскаго Отдѣла Императорскаго Русскаго Географическаго Общества и театръ—тоже причудливаго, не то византійскаго, не то какого-то сибирскаго „Кучумовскаго“, стиля, какъ не безъ остроумія выражается В. Л. Дѣдловъ. Спускаясь къ Ангарѣ, невольно обращаешь вни-

маніе на замѣчательное въ архитектурномъ отношеніи зданіе городского театра, выстроеннаго, большею частью,



Иркутскъ. Музей.

на суммы, пожертвованныя частными лицами. Какъ разъ противъ дома генералъ-губернатора, также на бе-

регу Ангары, возвышается музей Русскаго Географическаго Общества, залы котораго наполнены богатыми коллекціями по археологіи, этнографіи, сибирской фаунѣ и т. д. Въ нижнемъ этажѣ помѣщаются кости и черепа мамонта, разныя орудія каменнаго вѣка, скелеты мѣстныхъ животныхъ и птицъ, гербарій, минералы и коллекція, относящаяся къ золотопромышленности. Во второмъ этажѣ много интересныхъ предметовъ по этнографіи Сибири. Тутъ, между прочимъ, выставлены: сани, лодки, луки, ружья и, вообще, предметы, употребляемые сибирскими инородцами для ловли и охоты на звѣря. Въ другой залѣ можно видѣть образцы юртъ, шаманскій костюмъ, разныя принадлежности буддизма, въ родѣ обуви, чашечки для храненія священной воды; также предметы шаманскаго культа: хвосты, палочки, ленты и пр. Тутъ же стоятъ манекены бурятскаго ламы, якута, гольдки, одѣтой въ костюмъ изъ рыбьей кожи съ берестяной широкой шляпой на головѣ, потомъ также тунгуза, ламута и юкагира. Къ этимъ манекенамъ въ полномъ ихъ облаченіи присоединены также ихъ орудія и снаряды, такъ что тутъ представляется возможность наглядно ознакомиться съ бытомъ сибирскихъ инородцевъ.

Выставленные въ музеѣ типы инородцевъ довольно часто встрѣчаются живыми экземплярами по улицамъ Иркутска. Онъ, вообще, больше другихъ городовъ въ Сибири наполненъ разноплеменнымъ людомъ: тутъ нерѣдко встрѣчаются китайцы, съ ихъ длинными косами и узкоглазые буряты, промышляющіе между прочимъ, плотничными работами. Помимо инородцевъ, попадаются также нѣмцы, французы, англичане, евреи.

Въ городѣ имѣется общественный садъ, гдѣ можно встрѣтить нѣкоторыхъ представителей сибирской флоры: березу, алтайскій тополь, осину, лиственницу, пихту, кедръ. Почетное мѣсто среди нихъ занимаетъ здѣшняя любимица—сибирская яблонька съ яблочками величиною съ некрупную рябину.

Въ Иркутскѣ имѣется телефонъ съ 300 абонентовъ; телефонныя нити проведены и за городъ къ складамъ и пристанямъ; изъ послѣднихъ — Лиственичная, на Байкалѣ, отстоитъ на 60 верстъ. Улицы города пыльны, тротуары плохи; зато великолѣпна прозрачная, быстрая Ангара. Любоваться Ангарой, надо однако, съ осторожностью; температура ея воды никогда не бываетъ выше девяти градусовъ. Если подойти къ рѣкѣ прямо изъ раскаленнаго іюльскимъ полуденнымъ солнцемъ города, чувствуешь, точно вошелъ въ ледникъ. Купаться—нечего и думать.

На пристани, къ которой причаливаютъ пароходы, дѣлающіе рейсы между Иркутскомъ и Байкаломъ, постоянно дежурятъ таможенные солдаты. Каждый приходящій пароходъ подвергается настоящему таможенному досмотру. Больше всего разговоровъ возбуждаютъ великолѣпныя американскія ружья. Владѣльцы увѣряютъ, что ружья куплены въ Иркутскѣ, а на Байкалъ они ѣздили охотиться. Дѣло въ томъ, что Сибирь по ту сторону Байкала имѣетъ право безпошлинно ввозить изъ-за границы всѣ товары, кромѣ спиртныхъ напитковъ и табаку. Это не мѣшаетъ и тамъ цѣнамъ стоять очень высоко, объ иркутскихъ цѣнахъ ужъ и говорить нечего. Все стоитъ въ полтора раза дороже, чѣмъ въ Москвѣ; напримѣръ, пятикопеечная французская булка стоитъ семь копеекъ.

V.

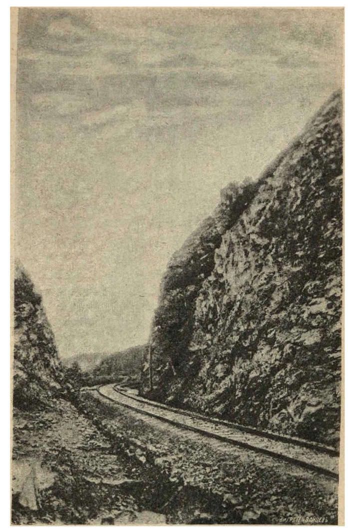
Забайкальская желѣзная дорога.

Забайкальская желѣзная дорога состоитъ изъ 4-хъ частей:

1) Иркутскъ—Байкальской линіи . . . . 62 вер.
2) Паровой желѣзнодорожной переправы через озеро Байкалъ. . . . . . . 64 „
3) Линіи Мысовая—Срѣтенскъ . . . . . . 1034 „
4) Соединительной вѣтви къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, отъ Китайскаго разъѣзда до предѣловъ Манчжуріи. . . . . 322 „

Отъ Иркутска желѣзная дорога идетъ по лѣвому берегу рѣки Ангары. По сторонамъ дороги виднѣются хлѣба, засѣянные, какъ и вездѣ въ Сибири, клочками; верстъ 30 за Иркутскомъ посѣвовъ становится все меньше. По берегамъ Ангары начинаются горы съ острыми вершинами, круто обрывающимися къ рѣкѣ. Дорога постепенно подымается все выше и выше, Ангара падаетъ глубже, въ воздухѣ становится прохладно. Мы находимся въ той полосѣ, кольцомъ охватывающей Байкалъ, гдѣ холодное озеро настолько остужаетъ воздухъ, что земледѣліе невозможно. Здѣсь только въ половинѣ іюля начинаетъ цвѣсти шиповникъ, и случаются утренники, побивающіе огороды. Небольшія и немногочисленныя деревни этой холодной прибайкальской полосы хлѣба не сѣютъ, а живутъ рыболовствомъ, лѣснымъ промысломъ, извозомъ. Склоны горъ, мимо которыхъ идетъ поѣздъ, густо покрыты кустарникомъ и молодыми деревьями, среди которыхъ примѣтнѣе остальныхъ тонкая кудрявая яблонька. Неожиданно появляется словно въ окошко, между двухъ гористыхъ береговъ Ангары, Байкалъ.

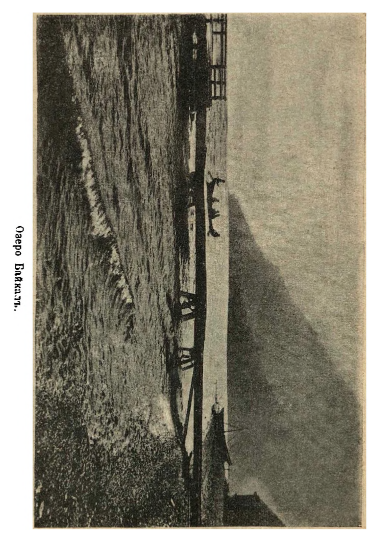
Байкальское озеро представляетъ одну изъ самыхъ



Желѣзная дорога къ озеру Байкалу.

глубокихъ впадинъ земной поверхности: наибольшая глубина его (900 саж.) значительно превышаетъ г...

бину Мертваго моря. Озеро, несомнѣнно, вулканическаго происхожденія, при томъ весьма древняго, такъ



Озеро Байкалъ.

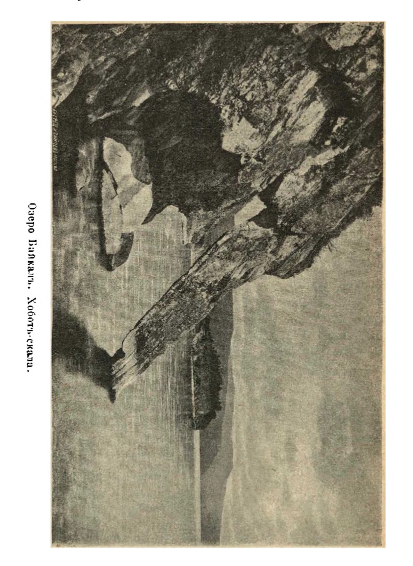
какъ между озеромъ и Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ находятся отложенія самыхъ древнихъ геологиче-

скихъ эпохъ. Вулканическая дѣятельность въ окружности озера и до сихъ поръ еще проявляется въ видѣ періодическихъ землетрясеній. На поверхности озера, преимущественно, въ его восточной части, иногда плаваетъ морской воскъ или „байкеритъ". Мѣстные жители употребляютъ его, какъ наружное лѣкарство противъ ревматизма и цынги. Въ тѣхъ же мѣстахъ замѣчены на днѣ Байкала ключи съ маслянистою жидкостью, напоминающею нефть.

Недосягаемая глубина Байкальскаго озера, его мрачно скалистый характеръ, придаютъ ему особую таинственность и наполняютъ умъ суевѣрнымъ страхомъ. На его скалахъ, мысахъ и островахъ суевѣрные шаманисты поселили божества и приносятъ имъ жертвы. Инородцы и русскіе называютъ это огромное озеро моремъ. Русскіе считаютъ его святымъ моремъ. Дѣйствительно, это море-озеро громадно; оно тянется на семьсотъ верстъ въ длину при ширинѣ отъ 27 до 58 верстъ. Поверхность его равна 30 тыс. квадратныхъ верстъ, т. е. по величинѣ оно равняется Адріатическому морю. При чрезвычайной прозрачности воды глубина его замѣчательна. Въ южной части она доходитъ до 900 саженъ, въ сѣверной части — до 500, но есть глубины и въ 30 саженъ, такъ что дно Байкала, вообще, имѣетъ очень разнообразный рельефъ.

Лѣтомъ свѣтло-зеленыя воды Байкальскаго озера, обрамленныя крутыми, отвѣсными берегами и скалами, настолько прозрачны, что дно видно на 5—6 саженъ глубины. Каменистое дно, покрытое водорослями, кажется цѣлыми лѣсами, погруженными въ бездны озера. Весною и осенью на озерѣ свирѣпствуютъ страшныя бури, которыя часто служатъ причиною крушенія судовъ. Пловцы страшатся Байкала, и русскіе люди бросаютъ въ него хлѣбъ и деньги въ видѣ жертвы. Озеро окружено причудливыми утесами и скалами, а также мысами, какъ Шаманскій мысъ. Между множествомъ его

скалъ три возвышаются подобно отвѣснымъ столбамъ



Озеро Байкалъ. Хоботъ-скала.

около 30 саженъ надъ поверхностью озера. Одна изъ нихъ похожа на колоссальную человѣческую голову съ са-

женнымъ носомъ и глубокими впадинами, похожими на глаза; въ разсѣлинѣ, представляющей ротъ, гнѣздятся цѣлыя стаи морскихъ воронъ и баклановъ. Тунгусы считаютъ этотъ столбъ за морского бога Діану, а другіе столбы — за низшія божества. Здѣсь тунгусы совершаютъ моленія, прося у божества пощады, и чтобы богъ не велѣлъ волнамъ поглощать тунгусовъ. Островъ Ольханъ, возвышающійся среди Байкала, площадью въ 5496 кв. верстъ, считается также священнымъ. Здѣсь пребываетъ, по мнѣнію бурятовъ, адское божество Бегдази, господствующее надъ душами злыхъ и грѣшниковъ.

На Байкалѣ бываютъ особенно свойственные ему вѣтра; въ южной части съ мая до конца іюля дуетъ „баргузинъ", съ августа—юго-западный вѣтеръ „култукъ". Самый сильный сѣверо-западный вѣтеръ „сорма", поднимающій высокія короткія волны, очень опасныя для судовъ, выбрасываетъ на берегъ валуны величиною съ человѣческую голову. Горы около Байкала покрыты густою хвойною растительностью, которая спускается къ самому озеру и оканчивается у нависшихъ надъ водою скалъ. Этотъ лѣсъ состоитъ изъ величественныхъ кедровъ, лиственницъ, пихтъ и тополей, горной смородины. Обнаженныя зубчатыя скалы горъ алѣютъ даурскими розами. Островъ Бугучанъ прозванъ „Байкальскимъ садомъ" за свою живописность и роскошную растительность—можжевельникъ, брусника, голубика, рябина, терновникъ, таволга, шиповникъ, ежевика и малина, паляника покрываютъ его берега.

Животный міръ озера, до сихъ поръ еще мало изслѣдованный, отличается своеобразностью.

Особенно обиленъ Байкалъ рыбою, снабжая ею всю прилежащую страну. Первое мѣсто въ промысловомъ отношеніи занимаютъ: омуль, байкальскій сигъ, харіусъ, таймень.

Интереснѣйшею и мало извѣстною рыбою, принадлежащею только Байкалу, является „голомянка" (Со-

mephorus baicalensis). Она имѣетъ до 6 вершковъ длины, голова занимаетъ третью часть тѣла, глаза непропорціонально велики и на выкатѣ, отъ жабръ съ боковъ до хвоста идутъ плавательныя перья. Водится эта рыба на самыхъ глубокихъ мѣстахъ озера (свыше 300 саж.), т. е. подъ тяжестью высокаго столба воды, и тѣло ея, выходя на поверхность, разрывается на части и таетъ на солнцѣ, почему еще никогда не видали живого ея экземпляра. Омуль относится къ семейству лососевыхъ. Осенью эта рыба несмѣтными массами идетъ отсюда вверхъ по Енисею до Байкала, гдѣ размножается въ громадномъ количествѣ. Это наиболѣе важная въ промысловомъ отношеніи рыба Байкальскаго озера.

Къ числу характерныхъ обитателей байкальскихъ водъ принадлежитъ также байкальскій тюлень (Phoca baicalensis), называемый мѣстными жителями нерпою, бурятами—„Ханъ-сагапунъ". Мѣстные жители бьютъ нерпъ въ теченіе всего лѣта, начиная съ конца іюня, выдѣлывая изъ шкуръ молодыхъ животныхъ цѣнныя дохи.

Для содѣйствія экономическому развитію прибрежныхъ мѣстностей Байкала, изобилующихъ природными богатствами, комитетомъ Сибирской желѣзной дороги съ 1897 года возложено на особую экспедицію, сформированную Морскимъ Министерствомъ, подробное географическое изслѣдованіе этого озера. Работы экспедиціею производятся подъ руководствомъ О. К. Дриженко. Также, при содѣйствіи Академіи Наукъ, снаряжена Байкальская экспедиція подъ главнымъ руководствомъ проф. А. А. Коротнева, для изслѣдованія еще недостаточно изученной фауны озера.

Неспокойное Байкальское озеро, подобно Ангарѣ, въ силу своего бурнаго характера и вѣтровъ, разгоняющихъ ледъ, становится только въ срединѣ зимы, въ декабрѣ или началѣ января. Предъ замерзаніемъ по Байкалу носятся льдины и нагромождаются у береговъ; цѣлые валы и сопки этихъ льдовъ высятся

зимою, представляя причудливыя формы. Сначала льдомъ покрываются заливы. Незамерзшія полыньи дымятся паромъ, предостерегая путешественниковъ. Наконецъ, озеро сковывается льдомъ и тогда представляетъ необыкновенно гладкую зеркальную поверхность, въ которой отражаются выси горъ, и надъ этой ледяной поверхностью въ продолженіе зимы видно постоянно синее, чистое, безоблачное небо. Нужно, чтобы снѣгъ достаточно присталъ ко льду для того, чтобы установился путь. Путь изъ села Лиственичнаго совершается въ одинъ переѣздъ; 60 верстъ съ небольшимъ отдыхомъ путникъ зимою несется по гладкой ледяной полянѣ, залитой ослѣпительными лучами солнца. Озеро пересѣкаютъ иногда трещины, черезъ которыя должна пронестись кибитка; привычныя лошади прямо перепрыгиваютъ черезъ подобную трещину, если только она невелика, но иногда приходится перекидывать временный мостикъ или переправляться на льдинѣ, какъ на паромѣ. На непривычнаго путника эти массы льда наводятъ невольную робость. Иногда подо льдомъ слышатся какіе-то глухіе раскаты: это шумъ волнъ, напоминающій о той безднѣ воды, которая находится подъ ногами.

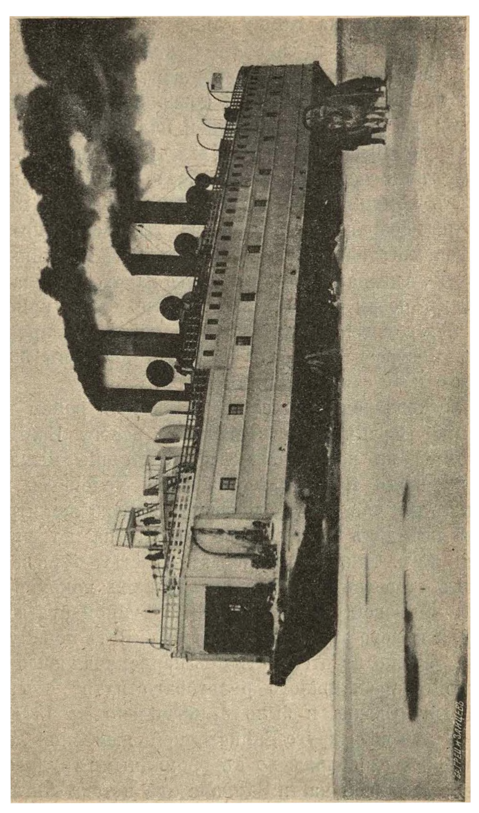
На всемъ протяженіи великаго сибирскаго желѣзнодорожнаго пути Байкальское озеро составило самое крупное препятствіе. Для обхода его было предпринято изысканіе удобной линіи для укладки рельсовъ вокругъ южной части Байкала: одна—по самому берегу Байкала, другая—южнѣе, въ горахъ; но въ виду скалистости береговъ озера, изысканіе это не могло быть скоро окончено, и постройка круго-Байкальской желѣзной дороги затянулась. Для ускоренія дѣла было рѣшено устроить переправу поѣздовъ черезъ Байкалъ при помощи гигантскаго парохода-ледокола, который могъ бы принять на себя и переправить полный составъ поѣзда—съ паровозомъ и соотвѣтствующимъ грузомъ.

Съ этой цѣлью на знаменитомъ англійскомъ заводѣ Армстронга былъ заказанъ громадный пароходъ-ледо-

Озеро Байкалъ. Село Лиственичное.

колъ и доставленъ въ разобранномъ видѣ на берегъ озера. Постройка парохода велась подъ наблюденіемъ

русскаго инженера. Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1901 г. пароходъ-



Ледоколъ „Байкалъ" во льдахъ озера Байкала.

ледоколъ въ разобранномъ видѣ былъ доставленъ на берегъ Байкала и былъ собранъ на станціи. По своему

внѣшнему виду онъ нѣсколько напоминаетъ Фрамъ Нансена, за исключеніемъ носовой и кормовой частей, разсчитанныхъ на ломку льда при движеніи какъ переднимъ, такъ и заднимъ ходами. На паромѣ-ледоколѣ размѣщаются на главной палубѣ, на трехрельсовыхъ путяхъ, двадцать пять товарныхъ груженыхъ вагоновъ; въ каютахъ на верхней палубѣ можетъ помѣститься до 150 пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ. Этотъ ледоколъ въ состояніи ломать ледъ до 4 футовъ толщиною; въ помощь этому второму по величинѣ въ мірѣ ледоколу собранъ былъ въ селеніи Лиственничномъ второй вспомогательный пароходъ-ледоколъ меньшихъ размѣровъ „Ангара“. Постройка этого парохода была окончена къ осени 1900 г. Мастеровые были привезены изъ петербургской верфи. Для починки пароходовъ былъ построенъ особый плавучій докъ въ 53 саж. длиною и 13 саж. въ ширину.

Пароходы-ледорѣзы совершаютъ свои рейсы между станціей Баранчукъ на западномъ берегу Байкала и Мысовою—на восточномъ; все разстояніе между ними пароходъ при благопріятныхъ условіяхъ проходитъ въ три часа. Опытъ показалъ однако же, что переправа поѣздовъ на ледорѣзахъ неудобна по многимъ причинамъ. Одна изъ главныхъ—частыя бури и масса льдинъ—торосовъ, нагромождающихся вокругъ пристани Мысовой, ничѣмъ не защищенной отъ югопадныхъ и сѣверо-восточныхъ вѣтровъ. Вотъ почему было снова рѣшено не отступать отъ первоначальнаго плана „устройства сплошного рельсоваго пути“ отъ Урала до Тихаго Океана и было приступлено въ 1901 году. къ сооруженію круго-Байкальской желѣзной дороги. Проведеніе ея сопряжено съ громадными трудностями. Берегъ западной части Байкала отъ истока Ангары до станціи Култукъ представляетъ скалистую гряду, возвышающуюся отъ 130 до 190 саженъ надъ уровнемъ озера; берегъ крайне извилистъ и заключаетъ въ себѣ

цѣлый рядъ заливовъ, раздѣленныхъ мысами и утесами съ крутыми склонами. Желѣзнодорожное полотно идетъ самымъ краемъ берега, огибая крутыми кривыми гребни, прорѣзывая мысы выемками и тоннелями и пересѣкая бухты мостами. Общее протяженіе этой необычайно извилистой линіи отъ станціи Байкалъ до станціи Култукъ составляетъ 80 верстъ, при чемъ половина этой длины приходится на долю изгибовъ и закругленій. На этомъ пути пришлось построить 19 тоннелей длиной каждый отъ 10 до 370 саженъ и на всемъ протяженіи желѣзнодорожнаго полотна—подпорныя стѣнки со стороны озера.

Въ восточной своей части линія, начинаясь отъ станціи Култукъ, идетъ сначала болотистымъ лугомъ, переходитъ мостомъ рѣку Култучную и, прорѣзавъ на 3 верстѣ Шаманскій мысъ, идетъ по песчаной дюнѣ, отдѣляющей отъ Байкала Шаманское озеро. Прорѣзавъ на 9 верстѣ скалы отроговъ хребта Хамаръ-Дабана, на 11 и 12 верстѣ линія пересѣкаетъ острый и крутой мысъ Керкидай, который сильно вдается въ озеро и представляетъ у самого уровня воды грандіозное нагроможденіе обломковъ разрушившихся скалъ. Между 31 и 47 верстой отроги горъ отступаютъ отъ Байкала, образуя волнистую террасу; здѣсь линія отклоняется отъ озера, и обходитъ селеніе Утуликъ, расположенное при рѣкѣ Утуликъ. На 47 верстѣ линія опять подходитъ къ Байкалу, на 65 верстѣ линія пересѣкаетъ рѣку Снѣжную, наибольшую изъ рѣкъ на всемъ протяженіи Кругобайкальской дороги. На 113 верстѣ линія пересѣкаетъ рѣку Переемную и на 118 верстѣ вступаетъ на ровную террасу до Малиновскаго мыса на 125 верстѣ, гдѣ прорѣзываетъ рядъ сопокъ. На 130 верстѣ линія пересѣкаетъ долину рѣки Мишихи, минуетъ Клюевскій мысъ и затѣмъ на 158 верстѣ, перейдя рѣку Мысовую, круто поворачиваетъ на соединеніе съ Забайкальской желѣзной дорогой у станціи Мысовой.

До проведенія желѣзной дороги Мысовое было незначительнымъ селеніемъ, въ настоящее же время это бойкій торговый пунктъ, число жителей котораго исчисляется въ 5.000. Одно изъ главныхъ занятій жителей составляетъ рыболовство въ Байкальскомъ озерѣ.

Въ 190 верстахъ къ югу отъ Мысовой находится знаменитая по своей чайной торговлѣ слобода Кяхта, въ 4 верстахъ отъ города Троицкосавска.

Троицкосавскъ расположенъ при рѣкахъ Кяхтѣ и Грязнухѣ. Окрестности гористы, изобилуютъ сосновымъ и березовымъ лѣсомъ. Населеніе, главнымъ образомъ, русское, православное, занимается хлѣбопашествомъ, огородничествомъ и преимущественно перевозкою чая изъ Кяхты въ Иркутскъ, Ѳерхнеудинскъ, Мысовую и другія мѣстности. Часть населенія составляютъ буряты. Въ Троицкосавскѣ—реальное училище, женская гимназія и рядъ начальныхъ школъ; имѣется также городская библіотека. Улицы песчаны, мостовыхъ нѣтъ, тротуары деревянные; по вечерамъ улицы не освѣщаются. Въ Троицкосавскѣ нѣтъ не только трактировъ, но даже обыкновенныхъ сибирскихъ кабаковъ съ рѣшетками; ихъ здѣсь съ успѣхомъ замѣняютъ очень грязные притоны, содержимые китайцами, распространяющими свою родную водку хань-шинъ, запрещенную къ ввозу въ русскіе предѣлы.

Торговая слобода Кяхта находится близъ Маймачина, на границѣ Китайской имперіи и при рѣчкѣ Грязнухѣ. Въ 1689 году, т.-е. со времени нерчинскаго договора съ Китаемъ, Кяхта сдѣлалась центромъ русско-китайской торговли, и черезъ нее проходили всѣ китайскіе товары, ввозимые въ Россію. Кяхта исключительно населена чаеторговцами. Здѣсь имѣются: школа, музей, находящійся въ домѣ, пожертвованномъ А. Д. Старцевымъ, извѣстнымъ тянь-цзинскимъ купцомъ, клубъ, аптека, больница, телеграфная станція, которая соеди-

нена съ Ургой, столицей Монголіи. Особенно гордятся кяхтинскіе жители своей единственною церковью, обошедшейся строителямъ около милліона рублей. Великолѣпіе и богатство этого храма, дѣйствительно, исключительны. Храмъ каменный, имѣетъ три придѣла, полъ изъ чугунныхъ рѣзныхъ плитъ устланъ коврами. Въ главномъ придѣлѣ—грандіозное сооруженіе: иконостасъ, сдѣланный изъ горнаго хрусталя съ золочеными скрѣпленіями; въ переднемъ придѣлѣ обращаетъ вниманіе художественной работы паникадило, сдѣланное изъ чистаго серебра и стоящее около 150 тыс. рублей; въ этомъ же придѣлѣ царскія двери изъ чистаго серебра и золоченый черезъ огонь иконостасъ; престолъ также серебряный.

Близъ храма разбитъ бульваръ, служащій мѣстомъ для прогулокъ посадскихъ обывателей, остающихся на лѣто въ городѣ.

Общественными развлеченіями Кяхта бѣдна; въ лѣтнее время въ самомъ городѣ остаются лишь небогатые жители, зажиточные же выѣзжаютъ на дачи въ излюбленный мѣстными обывателями Усть-Керанъ, за 30 верстъ отъ Кяхты. Зимою развлеченіемъ кяхтинцевъ являются конскія состязанія по льду очень мелководныхъ рѣчекъ Грязнухи и Кяхты; въ состязаніяхъ принимаетъ участіе и троицкосавское купечество; ледяная поверхность рѣчекъ служитъ для праздничнаго катанья кяхтинцевъ, такъ какъ она является единственнымъ саннымъ путемъ. Кяхта, не смотря на то, что морозы въ ней достигаютъ до 35°, лишена снѣжныхъ зимъ.

Оригинальной особенностью Кяхты является отсутствіе мелкихъ торговыхъ помѣщеній; во всей слободѣ лишь одна маленькая лавочка и ренсковой погребъ; извозчиковъ нѣтъ, такъ какъ большинство жителей имѣютъ своихъ лошадей.

Весьма интересно зданіе кяхтинскаго складочнаго двора для пріемки привезеннаго изъ Китая чая: везется

чай въ Кяхту сухимъ путемъ, чрезъ Монголію, караванами на верблюдахъ и волахъ; доставленный такимъ способомъ чай на складочномъ дворѣ вскрываютъ, испытываютъ его, и перепаковываютъ къ дальнѣйшему слѣдованію въ Россію. Прежде чай упаковывали въ кожу, и такая укупорка стоила отъ двухъ до трехъ рублей за мѣсто, теперь же цибики чая доставляются въ Россію въ такъ называемыхъ „китайскихъ попонахъ", и такая укупорка обходится не дороже 50 коп. за ящикъ, что уже составляетъ значительную экономію для чаеторговцевъ. Путь слѣдованія чая изъ Китая въ Россію черезъ Кяхту—путь старинный: онъ установился еще въ періодъ мѣновой торговли Китая съ Россіей. По присоединеніи Амура къ русскимъ владѣніямъ, часть чая начала доставляться въ Владивостокъ моремъ, а оттуда шла въ Россію частью по судоходнымъ рѣкамъ, частью сухимъ путемъ, но уже инымъ. Съ возникновеніемъ русскаго частнаго пароходства Добровольнаго Флота, чай началъ доставляться на пароходахъ общества изъ Ханькоу въ Одессу.

На разстояніи менѣе чѣмъ полуверсты отъ Кяхты расположенъ китайскій городокъ Маймачинъ; на дорогѣ, лежащей между этими городами, поставленъ столбъ, указывающій границу Россіи и Китая.

Маймачинъ — типичный китайскій городъ, съ постройками оригинальной архитектуры, узкими улицами и... грязью: въ городѣ имѣется кумирня, тюрьма и театръ или, вѣрнѣе, народный балаганъ. Торговля города заключается, главнымъ образомъ, въ продажѣ чая, тибетской овчины, чесучи и другихъ китайскихъ шелковыхъ тканей. Изъ мѣстныхъ торговцевъ наиболѣе крупныя фирмы: Конъ-ха-шенъ, Хинъ-лунъ-го, Та-шенъ-ю, Та-чуанъ-юй, Ту-ченъ-ю, Ю-чинъ-ченъ, Са-фа-юнь, Ка-чу-уанъ-тай, Ванъ-чинъ-тай и другіе.

При постройкѣ Забайкальской желѣзной дороги пришлось обратить вниманіе на климатическія условія

этого края. Зимы здѣсь суровыя, но въ то же самое время, благодаря удаленности отъ океановъ, совершенно безснѣжныя. Почти на всемъ пространствѣ Забайкалья на извѣстной глубинѣ ниже уровня почвы находится слой такъ называемой „вѣчной мерзлоты". Лѣтомъ земля оттаиваетъ, смотря по мѣстности, на глубину отъ полуаршина до полутора сажени, зимою же верхняя временная мерзлота сливается съ вѣчною, еще больше увеличивая толщу общей мерзлоты. Вслѣдствіе этого при постройкѣ водопроводовъ Забайкальской желѣзной дороги оказалось невозможнымъ пользоваться обычнымъ способомъ, т. е. закапывать водопроводныя трубы въ землю на глубину, превышающую глубину зимняго замерзанія. Пришлось всѣ водопроводныя трубы помѣстить въ особыхъ отапливаемыхъ галлереяхъ. Обогрѣваніе галлерей производится при помощи парового, водяного или же духового отопленія. Сами галлереи, въ большинствѣ случаевъ, устроены ниже поверхности земли или же обсыпаны сверху землею; только въ тѣхъ случаяхъ, когда эти галлереи проходятъ по затопляемымъ мѣстностямъ или пересѣкаютъ овраги и рѣки, онѣ подняты на сваяхъ выше поверхности земли.

Присутствіемъ вѣчной мерзлоты объясняется также слѣдующее любопытное явленіе, наблюдаемое въ здѣшнихъ лѣсахъ: въ нихъ часто можно встрѣтить упавшія, какъ бы сами собою, деревья съ вывороченными корнями. Упираясь въ слой вѣчной мерзлоты, корни высокихъ деревьевъ какъ бы выталкиваютъ ихъ изъ почвы.

Вслѣдствіе суровой и въ то же самое время безснѣжной зимы, горныя породы здѣсь подвержены въ сильнѣйшей степени процессу вывѣтриванія. При проведеніи желѣзнодорожныхъ траншей, края ихъ начинаютъ быстро осыпаться и заваливать камнями полотно дороги. Поэтому пришлось здѣсь устраивать искусственные

тоннели, соединяя вершины близко подступающихъ другъ къ другу скалъ каменнымъ навѣсомъ съ цѣлью воспрепятствовать осыпаться камню на желѣзнодорожное полотно.

Отъ станціи Мысовой желѣзная дорога идетъ вдоль берега озера Байкала, огибая отроги Хамаръ-Дабана, круто спускающагося къ озеру. Здѣсь желѣзнодорожное полотно пересѣкаетъ небольшими мостами много горныхъ рѣчекъ, берущихъ начала на Хамаръ-Дабанѣ. На всемъ протяженіи до станціи Посольской дорога идетъ по глухой таежной мѣстности, неудобной для земледѣльческой культуры и мало населенной. По обѣ стороны рельсовъ тянется угрюмая тайга. Въ одномъ мѣстѣ въ ней, подъ сѣнью пихтъ и лиственницъ, пріютилось небольшое кладбище. Черезъ 50 верстъ поѣздъ вступаетъ въ долину рѣки Селенги, впадающей съ юга въ Байкалъ и начинающейся въ предѣлахъ Китая, въ Монголіи. Желѣзнодорожное полотно проложено вдоль лѣваго берега рѣки вверхъ по ея теченію. Съ одной стороны рѣки обнаженныя скалы спускаются прямо въ воду, съ другой—остается лишь узкій проѣздъ для одной пары рельсовъ; слѣва круто подымаются вверхъ съ причудливыми очертаніями горы, справа — струится рѣка; еслибы поѣзду случилось сойти съ рельсовъ, то онъ, пожалуй, слетѣлъ бы въ воду. Впослѣдствіи, когда рѣшено будетъ проложить по дорогѣ вторую пару рельсовъ, въ этихъ мѣстахъ поневолѣ придется ограничиться одной колеей, иначе здѣсь не хватитъ мѣста.

Близъ дороги виднѣются то казачьи станицы, то селенія бурятъ, такъ называемые улусы. Буряты составляютъ коренное населеніе этого края; они занимаются земледѣліемъ, и такъ какъ климатъ здѣсь крайне сухой, то устраиваютъ даже искусственное орошеніе своихъ полей, проводя на нихъ воду при посредствѣ каналовъ въ родѣ тѣхъ арыковъ, которые столь

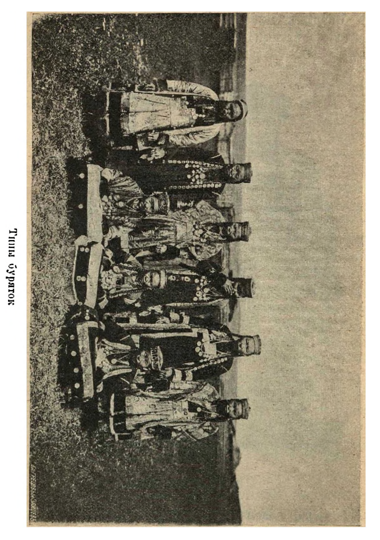
характерны для Туркестана. Буряты промышляютъ также скотоводствомъ.

На рѣкѣ Селенгѣ, при станціи того же имени, находится извѣстный Свято-Троицкій Селенгинскій мужской

Забайкальскіе буряты.

монастырь, основанный въ XVI столѣтіи съ миссіонерскими цѣлями. Въ монастырѣ до сихъ поръ цѣлы двѣ деревянныя церкви, построенныя одна въ концѣ XVII столѣтія, а другая—въ началѣ XVIII-го. Иконостасы и иконы въ обѣихъ церквахъ сохранились до

нашего времени въ томъ самомъ видѣ, въ какомъ поставлены были при сооруженіи.



Типы бурятокъ

На 130 верстѣ отъ Мысовой желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Селенгу мостомъ о шести пролетахъ, въ

40 саженъ каждый, и два береговыхъ—въ 8 саженъ, на каменныхъ опорахъ, опущенныхъ на дно рѣки при помощи кессоновъ. Мостъ построенъ по проэкту проф. Н. А. Бѣлелюбскаго.

На правомъ берегу Селенги дорога слѣдуетъ по крутымъ склонамъ до Верхнеудинска.

Верхнеудинскъ стоитъ при впаденіи рѣки Уды въ Селенгу, въ глубокой котловинѣ, окруженной отрогами Яблоноваго хребта, и отстоитъ на 150 верстъ отъ Байкала. Городъ имѣетъ довольно пустынный видъ и оживляется только во время ярмарки, бывающей здѣсь въ январѣ; сумма оборотовъ ея достигаетъ до 3 милліоновъ. Улицы въ городѣ прямыя и широкія, большинство домовъ деревянные. Городъ ночью не освѣщается, что не безопасно для жителей, главнымъ образомъ пріѣзжихъ. Въ срединѣ города находятся каменные ряды, расположенные обширнымъ правильнымъ четырехугольникомъ. Внутри раскинулся рынокъ, торгующій преимущественно съѣстными припасами. Тутъ же съ четырехъ сторонъ его, рядомъ, подъ колоннадой помѣщаются склады здѣшнихъ торговыхъ фирмъ. Въ мѣстной торговлѣ немалую роль играютъ евреи, которые имѣютъ въ городѣ даже свою молельню. Всего населенія въ городѣ около 5 тысячъ.

Населеніе Верхнеудинскаго уѣзда занимается главнымъ образомъ хлѣбопашествомъ и скотоводствомъ. Ранѣе, до проведенія желѣзной дороги, жителямъ Верхнеудинскаго уѣзда доставляли громадныя выгоды извозный и ямщицкій промыслы. Уѣздъ богатъ строевымъ, по преимуществу хвойнымъ лѣсомъ, гдѣ водится много дичи и пушного звѣря, такъ что охота является однимъ изъ промысловъ населенія. Въ уѣздѣ существуютъ 2 винокуренныхъ и 1 цементный заводъ; кромѣ того, въ послѣднее время стало здѣсь развиваться маслодѣліе.

Населеніе Верхнеудинскаго уѣзда составляютъ буряты и „семейскіе", т.-е. первые русскіе посельники Сибири,

сосланные въ прошломъ столѣтіи цѣлыми семьями старообрядцы, поселенцы позднѣйшаго времени и казаки.

Ярмарка въ Верхнеудинскѣ въ прежніе годы была большимъ торговымъ центромъ: сюда съѣзжались купцы изъ самыхъ отдаленныхъ мѣстъ Сибири, Томска, Забайкалья, съ Амура, изъ Иркутской губерніи и Якутской области и покупали себѣ здѣсь запасъ товаровъ на цѣлый годъ. Съ проведеніемъ Сибирской желѣзной дороги ярмарка съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе падаетъ. Въ очень недалекомъ будущемъ, когда кончится постройка Великаго Сибирскаго пути, и Верхнеудинскъ будетъ связанъ съ Иркутскомъ непрерывной желѣзной дорогой вокругъ Байкала, верхнеудинская ярмарка потеряетъ окончательно свое значеніе.

Отъ Верхнеудинска желѣзная дорога снова поворачиваетъ къ юго-востоку и сохраняетъ это направленіе до Петровскаго завода, огибая хребетъ Хамаръ-Дабанъ.

Петровскій чугунно-литейный и желѣзодѣлательный заводъ составляетъ собственность Кабинета Его Императорскаго Величества. Заводское населеніе раскинулось по красивой долинѣ рѣки Валяги, обрамленной горными возвышенностями, покрытыми хвойнымъ лѣсомъ. Украшеніемъ мѣстности служитъ обширный заводскій прудъ.

Петровскій заводъ основанъ въ 1790 году для удовлетворенія потребностей въ желѣзѣ Нерчинскихъ рудниковъ и казенныхъ золотыхъ промысловъ. Значительная часть вырабатываемыхъ чугунныхъ и желѣзныхъ издѣлій теперь расходится также въ краѣ, въ особенности земледѣльческія орудія, для сбыта которыхъ устраиваются склады по деревнямъ. Среднее годовое количество выплавки чугуна опредѣляется въ 50.000 пудовъ, желѣза кричнаго и пудлинговаго выдѣлывается до 30.000 пудовъ.

Отъ Петровскаго завода желѣзная дорога направляется къ сѣверо-востоку, постепенно подымаясь долиной рѣки Хилока къ перевалу черезъ Яблоновый хребетъ. Желѣзная дорога все время идетъ правымъ берегомъ Хилока; на 411 верстѣ устроенъ тоннель длиною въ 30 саженъ. Склоны Яблоноваго хребта покрыты лѣсомъ и образуютъ водораздѣлъ: отсюда однѣ рѣки текутъ на западъ, другія—на востокъ къ Великому Океану.

Въ верховьяхъ рѣки Хилока находится станція Сохондо, интересная по устройству своего водоснабженія. Полноводная рѣка Хилокъ въ зимнее время промерзаетъ до дна. Подпочва долины, не исключая и ложа рѣки, состоитъ также изъ вѣчной мерзлоты, толщина слоя которой изслѣдована на глубину 25 саженъ, причемъ нижняя граница его не найдена. Для того, чтобы обезпечить станціи достаточное количество воды, на рѣкѣ устроена плотина, шлюзы которой закрываются при наступленіи морозовъ. Зимою весь обширный прудъ промерзаетъ до дна, превращаясь въ колоссальный ледникъ. По мѣрѣ надобности ледъ отсюда выкалывается и подвозится къ станціи, гдѣ съ помощью пара и превращается въ воду въ особомъ спеціально устроенномъ бакѣ. Такимъ образомъ, добывается вода на Сохондо съ декабря до половины марта.

Перевалъ черезъ Яблоновый хребетъ находится на высотѣ 264 саженъ надъ уровнемъ Байкала и 487 саженъ надъ уровнемъ моря. Этотъ перевалъ находится между станціей Сохондо и станціей Яблоновой. Весь перевалъ имѣетъ дикій характеръ, и линія желѣзной дороги все время вьется красивыми кривыми по холмистой дремучей тайгѣ.

На 593 верстѣ устроенъ тоннель длиною въ 40 саженъ съ красивыми порталами, украшенными надписями: на западной сторонѣ — „къ Великому Океану", на восточной сторонѣ—„къ Атлантическому Океану".

Отъ перевала до станціи Яблоновой спускъ по во-

сточному склону хребта отличается необычайной крутизной; на станціи Яблоновой желѣзная дорога уже вступаетъ въ бассейнъ рѣки Амура, спускаясь долиной рѣки Кути, притока рѣки Ингоды, къ Читѣ. Съ этого мѣста дороги развертывается красивый видъ на широкую долину Ингоды, обрамленную отрогами Яблоноваго хребта. Долина густо заселена русскими селеніями, которыя видны съ линіи желѣзной дороги. Повсюду видно много скота. На 674 верстѣ поѣздъ подходитъ къ Читѣ, главному городу Забайкальской области.

Чита имѣетъ очень красивое мѣстоположеніе, раскинувшись въ гористой мѣстности, по берегамъ трехъ небольшихъ рѣчекъ: Читы, Ингоды и Кайдаловки. Построенъ городъ въ 1853 году, возникнувъ изъ казацкаго поселенія, основаннаго здѣсь въ XVIII вѣкѣ. Жителей 18 тысячъ человѣкъ, главнымъ образомъ, великороссовъ, затѣмъ идутъ поляки, евреи и буряты; много ссыльнопоселенцевъ. Улицы города широкія, съ деревянными тротуарами; мостовыхъ нѣтъ, но такъ какъ почва песчаная, то и грязи, даже послѣ сильныхъ дождей, на улицахъ почти никогда не бываетъ; освѣщеніе улицъ очень скудное.

Въ городѣ нѣсколько церквей, мужская и женская гимназіи, фельдшерская школа, ремесленное училище, есть прекрасный музей съ очень рѣдкими коллекціями, два клуба—гражданскій и военный; изъ благотворительныхъ учрежденій особенно симпатиченъ по идеѣ пріютъ для дѣтей арестантовъ.

Чита—одинъ изъ военныхъ пунктовъ Сибири, и здѣсь расквартировано постоянно много войска.

Хотя по всей Восточной Сибири жизнь очень дорога—раза въ полтора дороже, чѣмъ въ Москвѣ, — но Читѣ въ этомъ отношеніи принадлежитъ пальма первенства среди сибирскихъ городовъ. Главной причиной является отдаленность Читы отъ крупныхъ центровъ.

Доставка товаровъ съ другой стороны, изъ Владивостока обходится еще дороже, чѣмъ изъ Москвы, въ виду того, что она совершается исключительно лѣтомъ на пароходахъ до Срѣтенска, а отсюда, на разстояніи около 400 верстъ, гужевымъ способомъ. Въ видѣ образчика дороговизны жизни въ Читѣ можно указать, напримѣръ, что фунтъ сахару стоитъ 50 коп.; французская булка—10 коп. и т. д. Прислуга тоже дорога; трудъ ремесленниковъ цѣнится чрезвычайно высоко.

Благодаря своему географическому положенію на почтовомъ трактѣ въ Амурскую и Приморскую области и при началѣ судоходства Амурской сплавной системы, — Чита представляетъ крупный центръ сибирской торговли, преимущественно мѣнового характера; сюда пріѣзжаютъ буряты изъ окрестностей Монголіи со своими товарами — шерстью и кожей — и дѣлаютъ иногда на цѣлый годъ закупки необходимыхъ припасовъ и товаровъ.

Въ окрестностяхъ города много минеральныхъ источниковъ — желѣзистыхъ, сѣрнистыхъ и желѣзнощелочныхъ, которые въ прежнее время привлекали массу больныхъ, но теперь находятся въ запустѣніи, уступивъ свое мѣсто Маккавеевскимъ минеральнымъ водамъ, находящимся въ 50 верстахъ къ востоку отъ Читы у станціи Маккавеево.

Близъ станціи Чита устроенъ переселенческій пунктъ, которымъ завѣдуетъ особый чиновникъ.

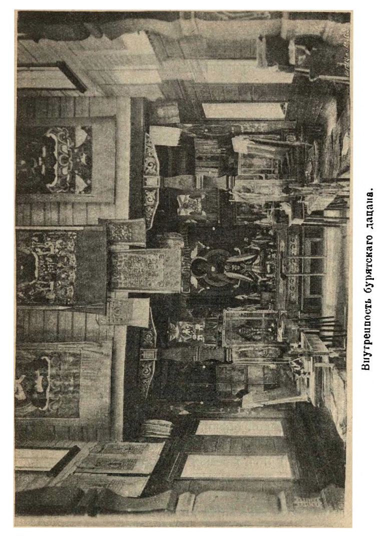
Отъ станціи Читы желѣзная дорога идетъ вплоть до Срѣтенска рѣчною долиною рѣки Ингоды и затѣмъ—Шилки. Отходя отъ станціи, линія пересѣкаетъ рѣку Читу мостомъ въ 74 саженъ о трехъ пролетахъ, по 25 саженъ въ каждомъ. Далѣе линія пересѣкаетъ еще два лѣвыхъ притока рѣки Ингоды: на 692 верстѣ рѣчку Никитиху—мостомъ въ 20 саженъ и на 708 верстѣ — рѣчку Кручину—мостомъ въ 25 саженъ. Въ 12 верстахъ

отъ станціи Маккавеево находятся Маккавеевскія минеральныя воды, о которыхъ мы уже упоминали выше, а вблизи станціи открыты залежи желѣзной руды, еще не разрабатываемыя.

Минеральные источники расположены въ лѣсистой мѣстности. Для жилья служатъ два домика и сарай, раздѣленный на 20 номеровъ. Воды пользуются среди мѣстнаго населенія большой извѣстностью. Съ половины мая по августъ сюда стекается масса больныхъ.

На 789 верстѣ, близъ казачьей станицы Кайдаловской, съ тысячнымъ населеніемъ, находится Китайскій Разъѣздъ. Отъ этого разъѣзда отдѣляется вѣтвь на соединеніе съ Китайской Восточной желѣзной дорогой. Эта вѣтвь направляется къ юго-востоку; длина ея до границы Манчжуріи—322 версты. Мѣстность, по которой проходитъ соединительная дорога, имѣетъ въ большей своей части пустынный степной характеръ, за исключеніемъ перевала черезъ Нерчинскія горы. Населеніе состоитъ изъ казаковъ, занимающихся преимущественно скотоводствомъ, и полукочевыхъ бурятъ. При самомъ своемъ началѣ соединительная вѣтка пересѣкаетъ рѣку Ингоду мостомъ въ 80 саженъ о двухъ пролетахъ. Наивысшая точка перевала черезъ Нерчинскія горы между рѣкою Ингодою и Агою, лѣвымъ притокомъ рѣки Онона, лежитъ на высотѣ 454 саженъ надъ уровнемъ моря. У станціи Ага находится селеніе Агинское, состоящее изъ двухъ частей: русской и бурятской; у русскихъ имѣется миссіонерская церковь Николаевская, построенная въ 1859 году, у бурятъ — дацанъ, одинъ изъ обширнѣйшихъ ламаитскихъ монастырей въ Забайкальѣ. Во главѣ монастыря стоитъ шеретуй, главное лицо при идолослуженіи, и 19 ламъ. Другой бурятскій дацанъ находится близъ станціи Оловяной на 126 верстѣ дороги, у рѣки Онона, въ самой низшей точкѣ всего пути. Отсюда линія снова начи-

наетъ подыматься на отроги Хингана, отдѣляющаго Манчжурію отъ Монголіи.



Внутренность бурятскаго дацана.

Въ двухъ верстахъ отъ русской границы съ Манчжуріей находится станція Маціевская или Сибирь. Первое

названіе дано станціи по фамиліи бывшаго военнаго губернатора Забайкальской области. На этой станціи, пограничной съ Китайской Имперіей, возводится каменный храмъ въ честь Св. Николая Чудотворца и Препод. Маріи. Отсюда начинается Китайская Восточная желѣзная дорога, направляющаяся къ Владивостоку и отдѣляющая къ югу вѣтвь на Портъ-Артуръ. Описанію ея мы посвятимъ особую главу, а теперь возвратимся опять къ Китайскому Разъѣзду.

Миновавъ двѣ незначительныхъ станціи, желѣзная дорога подходитъ къ тому мѣсту, гдѣОнонъ и Ингода сливаются вмѣстѣ, образуя рѣку Шилку. Здѣсь желѣзная дорога снова поворачиваетъ къ сѣверо-востоку, повинуясь направленію рѣки Шилки. Скалистыя мѣстности отодвигаются отъ береговъ, только изрѣдка горы со своими оголенными разрушающимися породами съуживаютъ долину рѣки, и линія желѣзной дороги вьется красивыми извилинами по искусственно сдѣланнымъ уступамъ, огибая выдвигающіяся скалы На 902 верстѣ желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Кію мостомъ въ 25 саженъ. Особенно живописна дорога около разъѣзда Апрѣльково, гдѣ долина рѣки Шилки суживается, и линія идетъ по карнизу горнаго кряжа.

Ингода со скоростью девяти, десяти верстъ въ часъ течетъ между горъ, то стѣсняющихъ рѣку, то разступающихся и образующихъ круглыя долинки. Правая горная цѣпь, склоны которой обращены на сѣверъ, не родитъ хлѣба по недостатку тепла и покрыта густыми, темными борами. Лѣвая, пригрѣваемая полуденнымъ солнцемъ, безлѣсна; тутъ — поля и выгоны. На выгонахъ—чудесная степная трава, на которой пасется жирный гнѣдой забайкальскій скотъ. На клочкахъ полей отличные хлѣба. Цвѣты цвѣтутъ всѣ вмѣстѣ: осенняя генціана, лѣтніе колокольчики, весенніе спиреи и піоны. Множество незнакомыхъ травъ и кустовъ: какія-то изящныя перистыя ивы, горошки съ цвѣтами въ видѣ звѣздо-

чекъ, совсѣмъ неизвѣстные у насъ злаки. Попадаются цвѣты, которые у насъ встрѣчаются только въ садахъ: разныя лиліи, гемерокаллисы, дельфиніумы и горошекъ съ крупными розовыми колокольчиками. Точно въ саду.

На 950 верстѣ поѣздъ подходитъ къ Нерчинску, уѣздному городу Забайкальской области. Станція расположена при впаденіи рѣки Нерчи въ Шилку, въ низменной мѣстности, защищенной отъ разливовъ рѣки дамбами. Самый городъ находится въ 5 верстахъ отъ станціи, и проѣздъ къ нему въ ночное время небезопасенъ; въ одномъ мѣстѣ дороги поставленъ крестъ, свидѣтельствующій о совершенномъ здѣсь убійствѣ.

Основаніе Нерчинску было положено въ 1654 году енисейскимъ воеводою Аѳанасіемъ Пашковымъ, и сотникомъ Бекетовымъ. Въ 1689 году сокольничій Головинъ, заключившій съ китайцами нерчинскій трактатъ, построилъ въ Нерчинскѣ крѣпость. Съ этого времени Нерчинскъ значится въ актахъ подъ именемъ города. Въ 1708 году Нерчинскъ былъ причисленъ къ Сибирской губерніи, въ 1719 году—къ Тобольской, а въ 1764 г.—къ Иркутской. Въ 1783 году назначенъ былъ областнымъ городомъ, въ 1805 г. — уѣзднымъ, въ 1881 г. — окружнымъ городомъ Забайкальской области. На теперешнемъ своемъ мѣстѣ городъ стоитъ лишь съ 1812 г., когда онъ былъ перенесенъ съ прежняго, болѣе близкаго къ Шилкѣ и постоянно подвергавшагося наводненіямъ. Въ 1897 году городъ хотѣли передвинуть еще дальше, такъ какъ въ это время онъ сильно пострадалъ отъ бурливой и капризной Шилки.

Населеніе Нерчинска—около 7 тысячъ человѣкъ, кромѣ солдатъ и арестантовъ. Улицы въ городѣ широкія, мостовыхъ и тротуаровъ нѣтъ, равно, какъ и освѣщенія. Въ семи учебныхъ заведеніяхъ обучается до 500 дѣтей обоего пола. Лучшее изъ городскихъ зданій, — домъ

коммерціи совѣтника М. Д. Бутина, имѣетъ видъ замка, окруженъ большимъ дворомъ и громаднымъ садомъ съ сосновыми аллеями.

Въ городѣ двѣ православныхъ церкви и третья при острогѣ. Одна изъ церквей носитъ громкое названіе собора, въ дѣйствительности же—это очень небольшой храмъ съ весьма бѣднымъ убранствомъ. Въ главномъ придѣлѣ храма надъ царскими вратами помѣщена надпись по-еврейски: „Святъ, святъ, святъ Господь Богъ Саваоѳъ“.

Въ 300 верстахъ отъ Нерчинска находится Нерчинскій Заводъ, административный центръ Нерчинскаго заводскаго округа, въ составъ котораго входятъ принадлежащіе Кабинету Его Императорскаго Величества заводы, рудники и золотые пріиски. Здѣсь же сосредоточены преступники, приговоренные къ каторжнымъ работамъ. Близъ станціи линія пересѣкаетъ рѣку Нерчу красивымъ мостомъ въ 150 саженъ, въ пять пролетовъ.

Отъ станціи Нерчинскъ линія продолжаетъ слѣдовать лѣвымъ берегомъ Шилки, по крутымъ каменистымъ косогорамъ, изрѣзаннымъ глубокими ущельями. Между станціями Бьянкино и Баянъ линія, слѣдуя скалистымъ косогоромъ рѣки Шилки, пересѣкаетъ ея лѣвый притокъ Куенгу двухпролетнымъ мостомъ въ 70 саженъ. Мѣстность около Бьянкина особенно живописна. Здѣсь находится обширный винокуренный заводъ Бутина и складъ издѣлій Петровскаго завода. Близъ станціи Баянъ, находящейся въ 1000 верстахъ отъ Мысовой, построенъ въ 1895 году Кокиртайскій цементный заводъ. Всѣ машины и инструменты для него были выписаны изъ Германіи. Производство цемента ведется сухимъ способомъ; обжиганіе производится на древесномъ углѣ. Заводъ ежегодно производитъ около 40 тысячъ десятипудовыхъ бочекъ цемента. Матеріалы добываются: известнякъ въ 12 верстахъ отъ завода, глина—въ 25 верстахъ, гипсъ привозится изъ-подъ

Иркутска. На заводѣ масса китайскихъ рабочихъ, построившихъ свои фанзы вдоль полотна желѣзной дороги.

Черезъ 30 верстъ поѣздъ подходитъ къ станціи Срѣтенскъ, конечному пункту желѣзной дороги. Отсюда начинается водная дорога къ Великому океану по Шилкѣ и рѣкѣ Амуру. Станція построена на лѣвомъ берегу рѣки Шилки, въ живописной мѣстности. Близъ станціи—обширный переселенческій пунктъ на три тысячи человѣкъ. Со станціи развертывается красивый видъ на рѣку Шилку и на раскинувшуюся по правому ея берегу станицу Срѣтенскую. Крутой спускъ ведетъ къ рѣкѣ. Переправа совершается на плашкоутѣ и такъ какъ теченіе рѣки очень быстро, то канатъ, при помощи котораго управляютъ плашкоутомъ, протянутъ наискось противъ теченія, съ одного берега до другого.

Улицы станицы грязны и топки. Собственно говоря, вся станица состоитъ изъ набережной и еще изъ одной параллельной съ ней улицы, по которой тянутся довольно порядочные, но исключительно деревянные дома, отчасти занятые магазинами. До сихъ поръ здѣсь всюду строятся. По всему видно, что Срѣтенскъ расширяется изо дня въ день. О быстромъ ростѣ его можно судить уже потому, что до проведенія желѣзной дороги въ станицѣ насчитывалось около полуторы тысячи казаковъ и нѣсколько сотенъ поселенцевъ; а въ настоящее время населеніе ея возросло чуть ли не до десяти тысячъ душъ обоего пола.

VI.

Амуръ.

Отъ Срѣтенска начинается та часть Сибири, которую называютъ Дальнимъ Востокомъ. Это уже не та Сибирь, которая лежитъ между Ураломъ и восточной

границей Забайкалья. Та Сибирь—огромное захолустье, медвѣжій уголъ. На югъ отъ нея—пустыни центральной Азіи, на сѣверъ—тройное кольцо препятствій: болотистая тайга, тундра и, наконецъ, Ледовитый океанъ.

Пока сибирское населеніе не дошло до Амура и Тихаго океана, оно чувствовало себя точно въ тупикѣ, откуда нѣтъ выхода и куда рѣдко кто заходитъ. Съ пріобрѣтеніемъ Амура все измѣнилось. Великая рѣка представляетъ собою великую дорогу въ свободный океанъ. Правый берегъ Амура—не пустыня, а плодородная Манчжурія, вглубь которой ведутъ обширные рѣчные пути. Такіе же пути проложила природа по Аргуни, Шилкѣ, Онону и Ингодѣ вглубь Забайкалья, по Зеѣ, Буреѣ и Айгуни — на сѣверѣ Амурской области и по Уссури—до южной части Уссурійскаго края. Океанскій портъ Владивостока связанъ съ Амуромъ желѣзной дорогой. Желѣзная дорога прорѣзаетъ Манчжурію отъ юго-восточнаго угла Забайкалья до Владивостока.

Эта часть Сибири имѣетъ сосѣдями—громадный и богатый Китай,—небольшую, небогатую, но энергичную Японію и великую Сѣверо-Американскую Республику. Колоссальный Амуръ открываетъ намъ дорогу къ Великому океану. Всего тутъ много: безграничныя пространства плодородной земли, громадные лѣса, неизмѣримыя пастбища, неисчислимыя стада рыбы, золото и другія еще не изслѣдованныя естественныя богатства. Нѣтъ только людей. Пріамурское генералъ-губернаторство составляетъ больше половины (3/5) Европейской Россіи, а населенія въ немъ нѣтъ и милліона (760.000), т.-е. меньше, чѣмъ въ Ярославской губерніи, одной изъ самыхъ небольшихъ въ Поволжьѣ.

Однако о Пріамурьѣ и теперь уже можно сказать, что оно живетъ иною жизнью, чѣмъ остальная Сибирь. Амуръ это совсѣмъ не то, что Обь, Енисей и Лена, уткнувшаяся въ полярные льды, чѣмъ караванные пути, вьючныя тропы, ведущія въ пустыни Центральной Азіи. Амуръ,

Шилка, Зея, Уссури, даже и Манчжурская Сунгари—уже и теперь оживленныя рѣки, по которымъ ходитъ около двухсотъ солидныхъ русскихъ пароходовъ, множество барокъ и китайскія лодки; въ Срѣтенскѣ, то и дѣло, шумятъ пароходныя колеса и слышны свистки приходящихъ и уходящихъ судовъ, а въ Благовѣщенскѣ, при впаденіи Зеи въ Амуръ, работа и суета на набережныхъ и пристаняхъ идутъ непрерывно. По своему оживленію Амуръ уже и теперь напоминаетъ Волгу.

Исторія постепеннаго проникновенія русскихъ въ Пріамурскій край интересна и поучительна. Послѣ покоренія Западной Сибири Ермакомъ, казацкія дружины направились далеко къ востоку. Своими собственными силами, безъ помощи правительства, руководимая единственно жаждою добычи, отважная русская вольница проникала все далѣе и далѣе на востокъ, присоединяя къ русскимъ владѣніямъ царя огромную область. Наконецъ, уже въ первой половинѣ XVII столѣтія, казаки дошли до Охотскаго моря; дальше на востокъ уже некуда было двигаться. Въ это время казаки узнали отъ тунгусовъ о томъ, что по ту сторону Хинганскаго хребта протекаютъ три большихъ рѣки—Сунгари, Зея и Амуръ. „Живущіе тамъ наткисы привозятъ намъ", говорили тунгусы: „хлѣбъ съ Сунгари и разсказываютъ, будто на рѣкахъ Зеѣ и Амурѣ живутъ дучеры и дауры, занимающіеся хлѣбопашествомъ, что у нихъ много скота и серебра, а лѣса изобилуютъ пушными звѣрями". Вдохновленные этими свѣдѣніями, казаки рѣшили отправиться „новыя земли провѣдывать". Лѣтомъ 1643 года 132 сибирскихъ казака подъ начальствомъ якутскаго воеводы Пояркова отправились за горы.

Тяжелъ и труденъ былъ казацкій путь, но казаки были люди бывалые: не страшили ихъ ни опасности, ни невзгоды пути. Пока можно было, плыли на легкихъ ладьяхъ по водѣ. Проѣхавъ Лену, повернули въ ея

правый притокъ Алданъ, а оттуда вверхъ по правымъ притокамъ Алдана подошли къ самому Становому хребту. Тутъ ихъ застала зима. Жестокіе сибирскіе морозы сковали льды. Пришлось бросить лодки; казаки положили необходимые провіантъ и оружіе на салазки и по снѣгу, на лыжахъ, перевалили черезъ Становой хребетъ къ верховьямъ Зеи. Весною 1644 г. Поярковъ былъ уже на берегахъ Амура; здѣсь ему пришлось имѣть неоднократныя стычки съ туземцами, перебившими большую часть его отряда. Не смущаясь этимъ, храбрый воевода поѣхалъ внизъ по Амуру и достигъ его устья; тамъ, у гиляковъ, близъ Айгуни, онъ выстроилъ острогъ, гдѣ и переждалъ зиму 1644 года, а раннею весной 1645 года вышелъ на лодкахъ въ Охотское море.

Цѣлыхъ три мѣсяца носило безстрашныхъ казаковъ по бурнымъ волнамъ, наконецъ, выкинуло на берегъ около устья рѣки Ульи. Здѣсь Поярковъ опять зазимовалъ, а весною 1646 года снова перевалилъ черезъ горы, спустился въ Алданъ и потомъ по Ленѣ добрался, осенью 1646 года, до Якутска. Только на четвертый годъ уменьшившаяся наполовину казацкая дружина съ богатой добычей изъ драгоцѣнныхъ соболей вернулась домой.

Разсказы Пояркова о богатствѣ открытыхъ имъ странъ увлекли на Амуръ новыя толпы вольницы; Сольвычегодскій промышленникъ Ерофей Хабаровъ съ отрядомъ, первоначально состоявшимъ всего изъ семидесяти человѣкъ, смѣло пустился въ невѣдомый край, выбравъ себѣ новый путь, указанный тунгусами; спустившись по Ленѣ, Хабаровъ достигъ устьевъ Олекмы и поднялся вверхъ по этой рѣкѣ до Становаго хребта, переваливъ черезъ который, вышелъ на Амуръ. Здѣсь Хабаровъ покорилъ много разныхъ мелкихъ племенъ и основалъ городъ Албазинъ при устьѣ рѣки того же имени, впадающей въ Амуръ. Казаками на Амурѣ было построено нѣсколько остроговъ, которые

должны были держать туземцевъ и сосѣдей манчжуровъ въ страхѣ. Однако, чувствуя свою слабость, казаки отправили въ Москву посольство за подкрѣпленіями. Московское правительство осталось очень довольно завоеваніями казаковъ и поспѣшило удовлетворить ихъ просьбу, строго-на-строго наказавъ при этомъ довольствоваться сборомъ ясака и отнюдь не грабить туземцевъ.

Казаки однако не послушались этого мудраго распоряженія, и скоро берега Амура опустѣли. Спасаясь отъ дерзкихъ разбойниковъ „лоче" (русскихъ), амурскіе инородцы стали переселяться на югъ, въ глубину Манчжуріи. Казакамъ пришлось плохо: среди богатой страны несчастные стали умирать съ голода, другіе легли костьми въ неравномъ бою съ манчжурами и только 230 человѣкъ возвратились въ Якутскъ.

Однако Московское правительство рѣшило удержать за собою новооткрытыя земли, образовавъ изъ нихъ отдѣльное воеводство. Албазину были даны особые гербъ и печать, а первымъ воеводой сюда назначенъ былъ Алексѣй Толбузинъ, котораго щедро снабдили и войскомъ, и деньгами. Эти мѣры русскаго правительства заставили обратить на Амуръ серьезное вниманіе манчжурской династіи, правившей въ то время Китаемъ. Городу Албазину пришлось выдержать нѣсколько осадъ китайскаго войска, пока, наконецъ, по нерчинскому договору, заключенному русскимъ уполномоченнымъ Головинымъ,—весь богатѣйшій Пріамурскій край, стоившій такихъ большихъ жертвъ русскому государству, перешелъ въ руки китайцевъ.

Сто лѣтъ спустя, во второй половинѣ XVIII столѣтія, около устьевъ Амура появляются ученые путешественники. Въ 1783 г. возлѣ острова Сахалина производитъ свои изслѣдованія экспедиція знаменитаго Лаперуза, которую впослѣдствіи постигла столь трагическая участь у береговъ Австраліи. Лаперузъ открылъ между прочимъ, проливъ, названный его именемъ,

отдѣляющій островъ Сахалинъ отъ сѣвернаго острова Японіи; слѣдуя на сѣверъ, Лаперузъ пытался проникнуть черезъ Татарскій проливъ въ Охотское море. Однако уменьшеніе глубины пролива, многочисленныя отмели и показанія туземцевъ заставили французовъ отказаться отъ этого намѣренія, убѣдивъ ихъ, что Сахалинъ соединяется съ материкомъ отмелью, которая покрывается водою только при приливѣ, и что устье Амура затерто мелями.

Черезъ 10 лѣтъ послѣ этого, въ 1793 году, въ Татарскій проливъ пришелъ знаменитый англійскій мореплаватель Браутонъ, который тоже хотѣлъ непремѣнно пройти въ Амуръ и Охотское море и тоже оставилъ свое намѣреніе, напуганный встрѣтившимися мелями.

Въ 1803 году русское правительство поручило Г. Ф. Крузенштерну описать берегъ Сахалина и Охотскаго моря, а по пути и устье рѣки Амура. Но и Крузенштернъ подтвердилъ заключенія иностранныхъ путешественниковъ о томъ, что Сахалинъ—полуостровъ, и что лиманъ Амура усѣянъ мелями и потому недоступенъ съ моря. Въ 1846 году то же убѣжденіе высказалъ и поручикъ Гавриловъ, посланный по предписанію правительства Россійско-Американскою компаніей спеціально къ устьямъ Амура на бригѣ Константинѣ.

Заключенія такихъ авторитетныхъ мореплавателей, какъ Лаперузъ, Браутонъ и Крузенштернъ о невозможности для большихъ судовъ проникнуть въ устье Амура привели къ убѣжденію, что Россіи нечего добиваться обладанія рѣкою, которая не позволяетъ сообщаться съ моремъ; между тѣмъ, добиваясь Амура, Россія могла имѣть большія непріятности съ Китаемъ, что отразилось бы неблагопріятнымъ образомъ на нашей кяхтинской торговлѣ. Въ виду этого состоялось Высочайшее повелѣніе, запрещавшее дальнѣйшее изысканіе Амура: „Вопросъ объ Амурѣ, какъ рѣкѣ

безполезной, оставить“. Въ 1848 году Россія была готова окончательно уступить Китаю весь Пріамурскій край.

„Для чего намъ эта рѣка, — говорилъ императоръ Николай Павловичъ на доводы вновь назначеннаго генералъ-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьева,—когда уже положительно доказано, что входить въ ея устье могутъ однѣ только лодки?“.

Послѣ такого рѣшенія нечего было и думать о снаряженіи новой экспедиціи. Вотъ знаменательныя строки, писанныя по этому поводу впослѣдствіи, много лѣтъ спустя, адмираломъ Невельскимъ: „Озарить Амурскій край свѣтомъ истины и чрезъ это отклонить правительство отъ потери его навсегда для Россіи—возможно было лишь случайно и при содѣйствіи лицъ, твердо убѣжденныхъ въ ошибочности взгляда на этотъ край. Тутъ нужны были люди, которые бы рѣшились дѣйствовать при этой случайности внѣ повелѣній,—люди, вмѣстѣ съ тѣмъ, одушевленные и гражданскимъ мужествомъ, и отвагою, и готовые на всѣ жертвы для блага своего отечества“.

Такими самоотверженными патріотами явились отважные морскіе офицеры съ Геннадіемъ Ивановичемъ Невельскимъ во главѣ.

Твердо увѣренный въ ошибочности ходячаго мнѣнія о недоступности рѣки Амура съ моря, Г. И. Невельскій захотѣлъ воспользоваться представившимся ему случаемъ ѣхать къ восточно-сибирскимъ берегамъ изслѣдовать устье Амура. Случай былъ такого рода: Невельской былъ назначенъ командиромъ военнаго транспорта „Байкалъ“, который везъ изъ Кронштадта въ восточно-сибирскіе порты военные снаряды и припасы. Отправляясь съ этимъ транспортомъ, Невельскій просилъ, чтобы разрѣшили изслѣдовать попутно и устье Амура. Но ему отвѣтили, что „это безполезно, и притомъ теперь, когда рѣшено отдать Пріамурскій край Китаю, сдѣлать этого безъ Высочайшаго разрѣшенія

невозможно“, въ противномъ случаѣ ослушникъ подвергается строжайшей отвѣтственности. Потерявъ надежду добиться просимаго разрѣшенія, отважный морякъ рѣшилъ дѣйствовать напроломъ и въ августѣ 1848 года покинулъ Кронштадтъ, а 12 мая 1849 года былъ уже въ Петропавловскѣ (въ Камчаткѣ), гдѣ и сдалъ благополучно довѣренные ему транспорты. Послѣ этого, съ одобренія своихъ офицеровъ, онъ на томъ же „Байкалѣ“ отправился къ устьямъ Амура. Здѣсь, въ іюнѣ 1849 году, была исправлена, наконецъ, важная географическая ошибка; благодаря точнымъ съемкамъ и промѣрамъ, Невельскій и его товарищи убѣдились, что Сахалинъ не полуостровъ, а островъ, и что устье рѣки Амура вполнѣ доступно для морскихъ судовъ. 1 августа 1850 года отважные моряки вошли въ самый Амуръ и подняли тамъ русскій флагъ, объявивъ весь Пріамурскій край владѣніемъ Россіи.

Однако, когда въ Петербургѣ узнали о такихъ дѣйствіяхъ храбрыхъ моряковъ, то не только не одобрили, но и нашли ихъ „въ высшей степени дерзкими, достойными строжайшаго наказанія“, а Невельскаго хотѣли, на страхъ прочимъ, разжаловать въ рядовые. Только заступничество генералъ-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьева спасло храбрыхъ моряковъ отъ грозы. Иначе взглянулъ на „продерзостный“ поступокъ ихъ императоръ Николай Павловичъ, который отозвался, что „поступокъ Невельскаго онъ находитъ молодецкимъ, благороднымъ и патріотическимъ“. Относительно поднятаго моряками флага Его Величество замѣтилъ: „гдѣ разъ поднятъ русскій флагъ, онъ уже спускаться не долженъ!“

Несмотря однако на такое заявленіе Государя, прошло слишкомъ восемь лѣтъ, пока русское правительство, повѣривъ правдивости донесеній Невельскаго (раньше его обвиняли въ обманѣ), торжественно заявило Китаю о своихъ правахъ на Пріамурскій край.

Тѣмъ временемъ Г. И. Невельскій и его сподвижники съ командою въ нѣсколько десятковъ матросовъ ревностно изслѣдовали и описывали открытое ими устье Амура, а также ближайшій къ Амуру берегъ Сахалина. При этомъ около пяти лѣтъ съ 1850 по 1855 годъ имъ пришлось прожить въ необитаемыхъ мѣстностяхъ, среди самой суровой природы.

Результаты ихъ трудовъ можно назвать блестящими. Въ самомъ дѣлѣ, благодаря имъ, русскіе встали твердою ногою на устьѣ Амура; они открыли, что рѣка въ 300 верстахъ выше устья весьма близко подходитъ къ единственному заливу близъ лимана Де-Кастри; заняли селеніе Кази и сосѣдній съ нимъ заливъ Де-Кастри, служащій станціей для судовъ, идущихъ съ юга въ устье Амура; открыли богатыя мѣсторожденія каменнаго угля на Сахалинѣ, заняли одну изъ лучшихъ гаваней, гавань императора Николая I, и главные пункты Сахалина; доказали независимость жителей Амурскаго края и острова Сахалина и тѣмъ подтвердили права русскихъ, какъ первыхъ европейцевъ, занявшихъ страну; описали бассейнъ рѣки Уссури, изслѣдовали Хинганскій Становой хребетъ, доказали, что весь край отъ верховья рѣки Уды къ востоку до моря, заключающій въ себѣ южный и сѣверный бассейны рѣки Амура, устья рѣки Сунгари и весь бассейнъ рѣки Уссури съ ихъ прибрежьями до Корейской границы, а равно и островъ Сахалинъ, составляютъ неотъемлемую собственность Россіи.

Много мѣшали упроченію русскихъ на Амурѣ и козни китайскаго правительства, постоянно натравлявшаго на русскихъ манчжуровъ и тунгусовъ. Наконецъ, благодаря настойчивости и политическому такту Н. Н. Муравьева, всякіе пограничные споры кончились, и Китай согласился подписать знаменитый договоръ въ Айгунѣ, по которому весь Пріамурскій край перешелъ въ собственность Россіи.

Въ день подписанія Айгунскаго договора 16 мая 1858 г. Н. Н. Муравьевъ написалъ Г. И. Невельскому, бывшему въ то время въ Смоленской губерніи, слѣдующее письмо: „Любезный Геннадій Ивановичъ! Сегодня подписанъ трактатъ въ Айгунѣ. Пріамурскій край утвержденъ за Россіей. Спѣшу увѣдомить васъ объ этомъ знаменательномъ событіи. Отечество никогда не забудетъ васъ, какъ перваго дѣятеля, создавшаго основаніе, на которомъ воздвигнуто настоящее зданіе“.

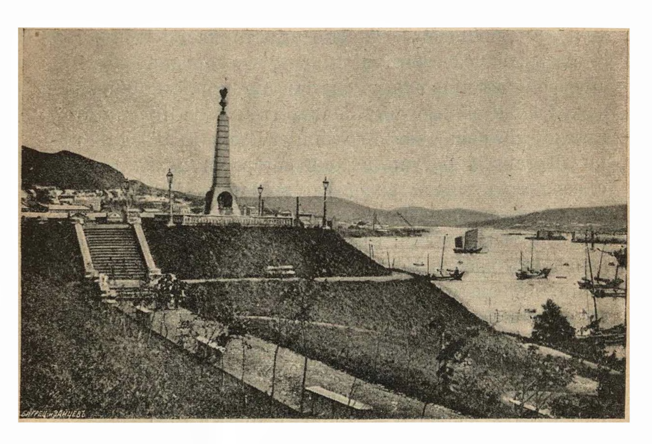
Такимъ образомъ 16 мая 1858 года Россія совершенно мирнымъ путемъ увеличила свои владѣнія на полмилліона квадратныхъ верстъ богатой территоріи, открывшей Сибири естественный выходъ къ океану. Всѣ виновники этого важнаго въ исторіи Россіи трактата были щедро награждены государемъ, начиная съ Муравьева, который получилъ графскій титулъ. Вскорѣ послѣ этого Айгунскій трактатъ былъ подтвержденъ Тьянъ-Тзинскимъ и Пекинскимъ, укрѣпившимъ за русскими и Уссурійскій край.

26 октября 1897 года во Владивостокѣ праздновали память Невельскаго открытіемъ ему памятника. „Свѣтило яркое солнце, къ полудню нагрѣвшее воздухъ до 5° R. Горы, въ которыхъ лежитъ длинная и узкая бухта, синѣли. Бухта сверкала на солнцѣ. Эскадра русскихъ броненосцевъ дремала на припекѣ. Между ними сновали пузатые китайскіе сампаны-ялики, съ однимъ кормовымъ весломъ, которымъ китаецъ шевелитъ, какъ рыба хвостомъ. Чистенькія каменныя зданія Владивостока, вытянувшіяся на много верстъ вдоль бухты, бѣлѣли. Съ горъ, перегнувшись внизъ, смотрѣли черныя длинныя пушки.

Памятникъ стоитъ на самомъ берегу бухты и представляетъ собою большой обелискъ изъ свѣтло-сѣраго камня. Наверху—золотой русскій орелъ. Внизу, въ нишѣ—бронзовый бюстъ Невельскаго. На одной изъ сто-

ронъ этого пирамидальнаго памятника приведены знаменательныя слова Государя Императора Николая Павловича, сказанныя по поводу подвига Невельскаго:

„Гдѣ разъ поднятъ русскій флагъ,
онъ уже спускаться не долженъ“.



Владивостокъ. Памятникъ адмиралу Невельскому.

Лишь только упало съ памятника полотно, заговорили пушки, неторопливо, внушительно, какъ будто даже и негромко,—только отъ каждаго ихъ привѣтствія отдавало въ груди. Заговорила батарея на горѣ, позади памятника. Подхватила эскадра. На судахъ по вантамъ, наискосокъ по палубамъ, къ вершинамъ мачтъ поползли разноцвѣтные флаги: на одномъ сине-бѣлые флаги, на другомъ—красно-бѣлые, на третьемъ—желто-синіе. Вслѣдъ за флагами по веревочнымъ лѣстницамъ полѣзли на ванты матросы. Чуть слышно доносился радостный церковный трезвонъ. Мимо памятника прохо-

дили рослые, ловкіе солдаты нашей пріамурской пѣхоты и мускулистые моряки.

И всего какихъ-нибудь сорокъ лѣтъ тому назадъ эти горы, эта бухта, это синее небо видѣли только тигровъ да бѣглыхъ китайскихъ каторжниковъ, да кое-гдѣ корейскую избенку, платившую дань разбойникамъ. Теперь это—Россія".

Такъ описываетъ открытіе памятника Дѣдловъ.

Амурскій бассейнъ занимаетъ, безспорно, первое мѣсто среди всѣхъ водныхъ системъ Сибири, открывая для нея свободную дорогу къ Великому океану. Начало этой главной артеріи сѣверо-восточной Азіи даютъ двѣ рѣки—Шилка и Аргунь, истоки которыхъ находятся на сѣверо-восточныхъ склонахъ высокихъ горъ, окаймляющихъ средне-азіатское плоскогорье. Рѣка Шилка образуется изъ рѣкъ: Онона и Ингоды. Первая беретъ начало въ хребтѣ Кентей, въ предѣлахъ сѣверной Монголіи, вторая, съ бассейномъ, значительно меньшимъ, вытекаетъ изъ горнаго узла Чокондо.

Соединенныя воды этихъ рѣкъ продолжаютъ теченіе свое въ тѣсной долинѣ, обрамленной возвышенностями. Съ крутыми лѣсистыми берегами и быстрымъ паденіемъ, Шилка является живописнѣйшею рѣкою,—въ особенности, красивъ правый ея берегъ. Длина теченія ея отъ Онона съ Ингодой до устья Аргуни, съ которой она образуетъ начало Амура,—500 верстъ, а разстояніе отъ Срѣтенска до начала Амура — 350 верстъ. Ширина ея русла измѣняется сравнительно въ малыхъ предѣлахъ, составляя, въ среднемъ, около 150—200 саженъ. Скорость теченія значительна и опредѣляется 6—7 верстами въ часъ. На перекатахъ, которыхъ здѣсь до 143, скорость теченія достигаетъ до 9 верстъ, а мѣстами и болѣе.

Бассейнъ Шилки можно считать судоходнымъ на всемъ его протяженіи, въ дѣйствительности же правильное движеніе судовъ существуетъ только въ участкѣ отъ Срѣтенска до устья на протяженіи 350 верстъ. Выше

Срѣтенска, между нимъ и селеніемъ Митрофановымъ, на протяженіи 150 верстъ, пароходы ходятъ и водятъ баржи лишь въ особенно благопріятное навигаціонное время. Замерзаніе и вскрытіе рѣки происходитъ обыкновенно при уровнѣ, близкомъ къ ординару. Низкій уровень ледохода объясняется тѣмъ, что, при крайней сухости климата Забайкалья, снѣга выпадаетъ здѣсь мало. Наибольшее количество осадковъ бываетъ между 15 іюня и 15 августа. Этому періоду дождей, совпадающему съ таяніемъ снѣговъ на высокихъ вершинахъ, соотвѣтствуетъ періодъ паводковъ рѣки. Навигація Шилки продолжается немногимъ болѣе 5 мѣсяцевъ, съ конца апрѣля до начала октября. Большое неудобство во время навигаціи представляютъ утренніе туманы, которые застилаютъ рѣку и не даютъ возможности плавать пароходамъ до 8, а иногда до 10 часовъ утра. Туманы эти начинаются съ іюля и продолжаются до конца навигаціи. Прибылая вода, происходящая отъ выпаденія массы осадковъ, скоро спадаетъ, послѣ чего наступаетъ почти ежегодно въ навигаціонное время періодъ обмелѣнія, и пароходное сообщеніе прерывается въ среднемъ на 20 дней.

Вотъ какъ описываетъ одно изъ подобныхъ наводненій В. Л. Дѣдловъ.

„Еще когда нашъ пароходъ „Атаманъ“ стоялъ у пристани въ Митрофановѣ, матросы, поглядывая на воду, заключали, что она прибываетъ, пока не особенно быстро, но обѣщаетъ большой подъемъ, становится мутной, плывутъ соръ и рогатыя сухія вѣтки, на рогатинахъ сидятъ и охорашиваются птицы. Это начиналось гибельное наводненіе, много бѣдъ надѣлавшее въ Забайкальѣ въ началѣ августа 1897 года.

На слѣдующій день, въ 4 часа пополудни, отчалили и лихо понеслись по теченію. Быстро мѣнялись картины. Зеленыя горки праваго берега Шилки, которыми мы любовались съ борта „Атамана“, стоявшаго у лѣ-

ваго, смѣнились настоящими горами, съ камнемъ, со скалами, падавшими въ воду. Рѣчной долины больше нѣтъ; отъ нея осталась только узкая полоска плоскаго мѣста, на которой жмутся поселки и станицы забайкальскихъ казаковъ, а сейчасъ за избами начинаются „пади“, первые склоны горъ. За первыми—вторые. За ними—крутизны, покрытыя лѣсами. Дальше—камень.

Какъ ни быстро бѣжалъ „Атаманъ“, а наводненіе насъ перегнало, Шилка вздувалась. Въ Нерчинскѣ вода была въ уровень съ берегомъ. Отъ пристани до города, лежащаго отъ рѣки въ двухъ—трехъ верстахъ, говорятъ, уже трудно добраться. Въ двухъ огромныхъ складахъ, на самомъ берегу, суета: перекладываютъ товары съ пола на высокія подмостки. Двое сутокъ спустя, и подмостки не помогли, стали заливаться водою. Владѣлецъ склада началъ грузить товары изъ амбаровъ на пароходъ. Рабочихъ нанялъ толпы, суета и спѣшка были страшныя.

Какой-то мелкій торговецъ во время успѣлъ нагрузить свой товаръ на плотъ. На грѣхъ случилось, что, когда онъ остался на плоту одинъ, плотъ сорвало и понесло по теченію. А рѣка мчалась верстъ по пятнадцати въ часъ, а на каждой верстѣ по нѣскольку скалъ и камней, которые отъ плота оставили бы только щепки. По счастью, плотъ идетъ совсѣмъ близко отъ берега. Торговецъ держитъ въ рукахъ бичеву и кричитъ народу на берегу, что онъ броситъ имъ веревку, а тѣ пусть подтянутъ его къ берегу.—„А двѣсти рублей дашь?“ Торговецъ двухсотъ не далъ, а семьдесятъ пять далъ.

Двѣсти тридцать верстъ отъ Митрофанова до Срѣтенска, „Атаманъ“ сдѣлалъ, считая и остановки, въ двадцать шесть часовъ. Наводненіе значительно обогнало насъ: Шилка была уже на $2^1/_2$ сажени выше ординара. Срѣтенскъ былъ въ тревогѣ. Въ немъ много магазиновъ, вдоль Шилки версты на двѣ вытянулись склады; и тамъ, и тутъ много добра, владѣльцы кото-

раго съ тревогой смотрѣли на Шилку, которая становилась все болѣе и болѣе мутной. Пароходная пристань на сваяхъ, обыкновенно стоящая высоко надъ водою, была ею залита на аршинъ выше пола. Хозяева гостиницы, гдѣ я остановился въ ожиданіи парохода, идущаго въ Благовѣщенскъ, то и дѣло посматривали на берегъ, на которомъ стояла гостиница, и который стало подмывать. Благоразумные коммерсанты, имѣющіе пароходы, не отпускали ихъ и держали по близости своихъ складовъ. Около десятка пароходовъ стояло у набережной. Не обладавшіе пароходами собирались выносить товары на мѣста повыше и приговаривали рабочихъ.

А вода все прибываетъ. То, что несетъ рѣка, говоритъ о все возрастающей бѣдѣ, пока далеко отсюда, на Ингодѣ, на Ононѣ, на другихъ болѣе мелкихъ рѣкахъ, текущихъ въ болѣе тѣсныхъ долинахъ. Поплыли дрова, показались бревна, крутясь въ водоворотахъ, прошелъ полуразбитый плотъ съ уцѣлѣвшимъ рулевымъ весломъ. Наконецъ, проплыла цѣлая изба, съ крышей и окнами. Зрители отнеслись къ этимъ признакамъ большой бѣды равнодушно, даже зубоскалили. Когда мимо плыла изба, одинъ изъ публики замѣтилъ другому:

— Смотри, малый, и съ печью плыветъ...

— Вижу,—отвѣтилъ тотъ,—а хозяева чаевничаютъ.

Вода превратилась въ шоколадъ, даже съ пѣной, крутилась водоворотами, рыла берега и текла все быстрѣе и быстрѣе. Подъ противоположнымъ берегомъ, на которомъ стояли новенькіе деревянные домики станціи будущей желѣзной дороги, въ водѣ показалось что-то живое; стали всматриваться и различили человѣка, который время отъ времени дѣлалъ знаки рукою. Въ одно мгновеніе „Атаманъ“ спустилъ на воду шлюпку, и она стрѣлою помчалась къ человѣку. Вытащивъ его изъ воды, шлюпка понеслась противъ теченія и

вытащила еще одного. Потомъ она заметалась то туда, то сюда, то вверхъ по рѣкѣ, то внизъ, то ближе къ берегу, то дальше,—и вернулась назадъ. Оказалось, съ того берега въ лодкѣ плыли двое китайцевъ и трое русскихъ. Русскіе были одѣты, какъ слѣдуетъ, и пьяны; китайцы трезвы и въ однихъ штанахъ. Лодка опрокинулась, одѣтые и пьяные русскіе ключемъ пошли ко дну, а трезвые и голые китайцы продержались на водѣ до тѣхъ поръ, пока одинъ не осѣдлалъ плывшей коряги, а другой не уцѣпился за пенекъ. Черезъ нѣсколько дней вода у Срѣтенска поднялась еще на сажень".

Второй истокъ Амура—рѣка Аргунь начинается въ Манчжуріи подъ именемъ Хайлара и, принявъ въ себя съ лѣвой стороны стокъ озера Далай-нора съ рѣкой Керулэномъ, круто поворачиваетъ къ сѣверо-востоку. Въ своемъ нижнемъ теченіи Аргунь имѣетъ до 150 саженъ въ ширину, но препятствіемъ судоходству служатъ многочисленныя каменныя гряды.

Отъ своего начала до станицы Албазинской Амуръ имѣетъ восточное направленіе и протекаетъ въ высокихъ скалистыхъ берегахъ, покрытыхъ преимущественно хвойнымъ лѣсомъ. Только „стрѣлка", мѣсто сліянія Шилки съ Аргунью, представляетъ низменную равнину, клиномъ вдающуюся въ горы. Ниже Албазина Амуръ направляется къ юго-востоку и выходитъ изъ Большого Хингана; растительность здѣсь замѣтно измѣняется; въ долинахъ встрѣчается много лиственныхъ деревьевъ, черной березы и тополя, на холмахъ попрежнему—хвойные лѣса. По берегамъ тянутся безграничные луга, — не поемные, однако, а „затопляемые", потому что весеннихъ разливовъ нѣтъ, а подымается вода лѣтомъ. Рѣка широка, и, въ общемъ, неглубока. Въ мелководье и тутъ, какъ на Волгѣ или Днѣпрѣ, больное мѣсто — мели и перекаты. Есть на рѣкѣ плеса „разбойная", гдѣ рѣка разбивается на множество рукавовъ, раздѣленныхъ низменными зелеными остров-

ками, отъ которыхъ вверхъ по теченію тянутся острые языки песчаныхъ мелей. Попадаются „кривуны", луки по-волжски; самый интересный изъ нихъ, въ видѣ французскаго S, — Корсаковскій кривунъ, гдѣ между двумя станціями по сушѣ 18 верстъ, а по рѣкѣ—шестьдесятъ".

Кое-гдѣ по рѣкѣ разбросаны острова, покрытые густыми рощами ясеня и береста и непролазными кустами бузины, черемухи и дерна. Травы все незнакомыя, буйныя, грубыя. Незнакомыя, однолѣтнія, вьющіяся растенія ползутъ по травамъ и кустамъ. Перистый папоротникъ раскидываетъ свои громадныя вѣтвистыя вайи.

Близъ поселка Кузнецкаго, на 772 верстѣ отъ Срѣтенска, каменный обрывистый правый берегъ принимаетъ очертаніе четырехъ громадныхъ колоннъ, вдающихся рѣзко въ русло Амура. Эта природная колоннада носитъ названіе „каменныхъ столбовъ"; противъ нихъ—опасный, каменистый плёсъ.

Между поселками Ермаковскимъ и Аносовскимъ поднимается высокая береговая стѣна отъ уровня рѣки на 250 футовъ. Гладкая вершина этой стѣны поросла мхомъ и по сходству съ коротко обстриженной головой ламы Манегры называютъ ее „Лама-Хадаръ", т.-е. „скала ламы". Рядомъ мѣстность, называемая „Цагаяномъ" („Цагъ-янъ" значитъ „бѣлыя горы"), почитается у всѣхъ пріамурскихъ народовъ, не исключая и китайцевъ,— священной. Весь Цагаянъ состоитъ изъ желтоватаго песчаника горизонтальнаго напластованія, съ прослойками бураго угля, который постоянно тлѣетъ, вслѣдствіе чего Цагаянскія горы представляютъ собою чудную картину во время ночного путешествія по Амуру, будучи постоянно иллюминованными.

На 956 верстъ отъ Срѣтенска, противъ устья Кумары, выдвигается красивый, совершенно отвѣсный утесъ съ площадкою наверху. Утесъ этотъ носитъ

названіе „мыса Корсакова“, у туземцевъ онъ называется „Лангоперъ“. На верхней его площадкѣ, по желанію перваго пріамурскаго генералъ-губернатора, барона Корфа, поставленъ огромный окованный желѣзомъ крестъ, выкрашенный бѣлою краскою, съ мѣдною доскою посрединѣ, съ начертаніемъ сказанныхъ барономъ словъ при открытіи имъ перваго съѣзда „свѣдущихъ людей“ въ Хабаровскѣ по изслѣдованію нуждъ края: „Сила не въ силѣ, сила—въ любви“. Этотъ крестъ обнесенъ чугунною рѣшеткою и виденъ за 50 верстъ.

Населеніе по Амуру состоитъ преимущественно изъ казаковъ, которые занимаются земледѣліемъ, скотоводствомъ, рыболовствомъ и пр., при чемъ до сего времени пользуются извѣстными льготами. Напримѣръ, они не платятъ гильдейскихъ и купеческихъ повинностей, разрѣшеніе на право производства торговли имъ дается по уплатѣ 1 р. 60 коп. Хлѣбопашество сильно развито особенно между Благовѣщенскомъ и Чесноковымъ. Землю обрабатываютъ плугами и сохами, преимущественно американской системы. Распахиваютъ землю участками и засѣваютъ ихъ постепенно: сначала первый вспаханный участокъ, на слѣдующій годъ другой и т. д. Рыболовство, какъ и всякая другая охота, является особенно любимымъ занятіемъ для казака: весною и лѣтомъ казаки ловятъ рыбу неводомъ, причемъ попадаются очень крупные экземпляры: осетры до 7 пудовъ, бѣлуга до 20 пудовъ, щуки до 2 пудовъ и пр. Зимою казаки бьютъ рыбу острогами черезъ большія проруби.

Оригинальной особенностью Пріамурья является совершаемое осенью, а главное весною опаленіе луговъ. По распоряженію мѣстной станичной власти и по извѣщеніи жителей по телеграфу, всѣ приготовляются къ началу опалы. Послѣдняя совершается для того, чтобы старая трава сгорѣла, а новая выросла: молодую траву называютъ „митавкой“. Во время опалы обгораетъ множество телеграфныхъ столбовъ, нѣкоторые настолько,

что съ нихъ сваливаются стаканчики и проволока. Ежегодно почтово-телеграфное вѣдомство посылаетъ своихъ чиновниковъ проѣхать по всѣмъ мѣстностямъ, гдѣ была опала, и поправить испорченные столбы. Казаки каждой станицы должны охранять свое достояніе, но часто сухая горящая трава, разносимая вѣтромъ, истребляетъ все имущество охранителей.

По мѣрѣ приближенія къ Благовѣщенску, горы становятся все ниже и ниже, отходя вглубь страны. На этомъ пространствѣ Амуръ принимаетъ нѣсколько большихъ притоковъ, становясь все шире и шире. Благовѣщенскъ, расположенный при устьѣ рѣки Зеи, самаго большого лѣваго притока, представляетъ крайній пунктъ гористой мѣстности въ верхнемъ теченіи Амура. Растительность здѣсь преимущественно состоитъ изъ лиственныхъ породъ: небольшой дубнякъ, лещина, черная и бѣлая береза, сибирская яблоня, боярышникъ, липа и акаціи.

Съ борта парохода Благовѣщенскъ представляется большимъ и солиднымъ городомъ. Видны были нѣсколько куполовъ, вдоль набережной протянулись каменные двухъэтажные дома, у пристаней десятокъ, другой пароходовъ и много баржъ. Видна зелень садовъ. Вдали подымаются двѣ-три фабричныя трубы. Еще дальше—плоскія глинистыя высоты. Съ другого берега виденъ могучій, широкій и спокойный Амуръ и безконечный, низменный, ровный, какъ столъ, китайскій берегъ.

Первоначально при устьѣ Зеи былъ основанъ военный постъ Усть-Зейскъ, черезъ два года переименованный въ городъ Благовѣщенскъ. Названіе свое новый городъ получилъ въ память того, что отсюда была послана въ Петербургъ „благая вѣсть“ о присоединеніи къ Россіи Амурскаго края. Благовѣщенскъ красивый городъ, съ широкими, прямыми улицами и богатыми магазинами, освѣщаемыми электричествомъ.

Немощенныя улицы въ сухую пору песчаны и пыльны, а въ дождь—грязны; дома на окраинахъ деревянные, одноэтажные, крашеные, съ садикомъ; на главной улицѣ дома каменные красивой архитектуры, богатые магазины съ зеркальными окнами. Берега Амура и Зеи оживлены многочисленными пароходами. Сотни китайцевъ кладутъ новые каменные дома на главной улицѣ и на Амурской набережной. Купцы торгуютъ на славу: гг. Кунстъ и Альбертсъ поставили дворецъ, освѣщаемый электричествомъ, на улицѣ; а г. Чуринъ затмилъ ихъ дворцомъ на площади, съ башнями, куполами и статуями. Очень много солидныхъ магазиновъ другихъ фирмъ, русскихъ и иностранныхъ. Множество китайскихъ лавокъ, много японскихъ ремесленниковъ и мастеровыхъ.

Обиліе въ окрестностяхъ богатыхъ золотыхъ пріисковъ создали изъ Благовѣщенска значительный торговый центръ. Сравнительно молодой городъ быстро развивается и теперь имѣетъ уже болѣе 30-и тысячъ жителей. Въ Благовѣщенскѣ есть двѣ гимназіи: мужская и женская, духовная семинарія, народная читальня, шесть библіотекъ, театръ и пр. Вблизи города поставленъ памятникъ графу Н. Н. Муравьеву-Амурскому.

Жизнь въ Благовѣщенскѣ очень дорога: цѣны на всѣ продукты въ $2\frac{1}{2}$ раза больше обыкновенныхъ.

Сообщеніе Благовѣщенска съ остальнымъ міромъ временами бываетъ весьма затруднительно. Когда нѣтъ по Амуру ни ледяной, ни водяной дороги, къ услугамъ путешественниковъ и почты остается на протяженіи болѣе двухъ тысячъ верстъ вьючная тропа.

Зимою сообщеніе съ Благовѣщенскомъ поддерживается по льду. Рѣка Амуръ представляетъ единственный санный путь, такъ какъ берега рѣки лишены снѣга (его сдуваетъ вѣтромъ), да къ тому же лѣсисты и гористы. Путешествіе по этому почтовому тракту имѣетъ исключительныя особенности. Хотя почтовый

трактъ устанавливается по льду самой рѣки, однако почтовыя станціи въ большинствѣ случаевъ стоятъ не на самомъ берегу рѣки, а въ разстояніи отъ $^1/_2$ до $2^1/_2$ верстъ отъ берега. Существуетъ спеціальное губернаторское распоряженіе, запрещающее въѣзжать на станціи въ экипажѣ, чтобы не мучить лошадей ѣздой по песку въ саняхъ. Въ силу этого, во время остановокъ распрягаютъ на льду лошадей, оставляютъ сани (кошеву) или возокъ съ багажомъ на рѣкѣ, а возчики и пассажиры отправляются на станцію пить чай, отдыхать и ждать новыхъ лошадей. Объ оставленномъ на произволъ судьбы багажѣ не заботятся, такъ какъ мѣстные жители (казаки)—народъ честный: посторонній же человѣкъ украсть не можетъ, ему некуда скрыться съ похищеннымъ, и онъ неизбѣжно рискуетъ быть пойманнымъ погоней.

Во время половодья и распутицы, когда прекращается движеніе въ экипажахъ, пассажиру предлагаютъ верховую лошадь съ условіемъ, чтобы на лошадь приходилось не болѣе 4-хъ пудовъ багажа.

Почтовое и телеграфное дѣло въ Сибири вообще, а на Дальнемъ Востокѣ въ особенности, сопряжены съ большими затрудненіями. Телеграфъ часто горитъ отъ въпало или тонетъ въ наводненіяхъ.

На верхнемъ теченіи рѣки Зеи, на разстояніи пяти сутокъ пути, находится Зейская пристань, въ центрѣ золотыхъ промысловъ.

Между рѣками Зеей и Буреей, лѣвыми притоками Амура, на пространствѣ около 300 верстъ прилегаетъ къ Амуру ровная степная низменность, простирающаяся далеко на сѣверъ. Ниже устья рѣки Буреи мѣстность мало-по-малу становится гористой; горы скоро подходятъ къ самой рѣкѣ, крутымъ высокимъ хребтомъ, извѣстнымъ подъ именемъ Буреинскаго или Малаго Хингана. Растительность по мѣрѣ удаленія отъ города Благовѣщенска становится все разнообразнѣй

и здѣсь принимаетъ роскошный характеръ. Кедръ, дубъ, вязъ, ясень, кленъ, акація, черешня, грецкій орѣхъ, пробковое дерево, дикій виноградъ, береза, ива,—все уживается вмѣстѣ.

По выходѣ изъ Буреинскаго хребта, Амуръ расширяется, образуя массу острововъ. Берега большею частью низкіе, пологіе съ тундристою почвою. Изъ рѣкъ, вливающихся въ Амуръ на этомъ пространствѣ, замѣчательны два его правыхъ притока,—Сунгари и Уссури. Отъ устья Сунгари Амуръ направляется къ сѣверо-востоку и, начиная отсюда, еще долго можно видѣть въ Амурѣ двѣ полосы отдѣльно текущихъ рѣкъ, черную и молочно-бѣлую. Затѣмъ воды смѣшиваются и придаютъ Амуру въ его дальнѣйшемъ теченіи желтый цвѣтъ. Послѣ впаденія Уссури, Амуръ круто поворачиваетъ къ сѣверу и сохраняетъ это направленіе почти до самаго впаденія въ Тихій океанъ. Растительность ниже устья Сунгари становится бѣднѣе, напоминая флору верхней части Амура. При впаденіи въ Татарскій проливъ, Амуръ образуетъ обширный лиманъ. Ширина Амура при устьѣ 14 верстъ, а длина — болѣе 4000 верстъ (4.188), если принять за верховье рѣку Аргунь. Отъ сліянія Шилки съ Аргунью до Николаевска протяженіе Амура составляетъ 2.600 верстъ.

Амуръ и Уссури, какъ извѣстно, составляютъ естественную границу между Россіей и Манчжуріей. При впаденіи Уссури въ Амуръ поставленъ столбъ, обозначающій границу Россіи и Китая. Обширный архипелагъ острововъ, лежащій противъ устья Уссури и простирающійся по теченію Амура на 40 верстъ, при ширинѣ отъ 4 до 8 верстъ, представляетъ нейтральное пространство между обоими громадными государствами.

На правомъ берегу Амура, при впаденіи въ него Уссури, стоитъ Хабаровскъ, областной городъ Приморской области. Хабаровскъ отстоитъ отъ Срѣтенска на

2056 верстъ, считая по теченію рѣки Амура. При благопріятныхъ условіяхъ пароходы проходятъ это разстояніе въ 8—9 сутокъ.

VII.

Уссурійская желѣзная дорога.

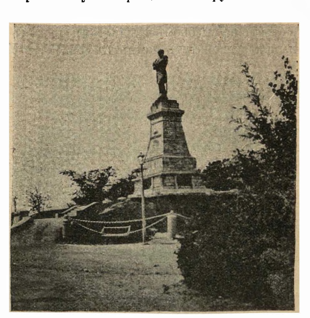
Мѣстоположеніе Хабаровска необычайно живописно. Городъ стоитъ на высокомъ скалистомъ правомъ берегу Уссури, впадающей тутъ же въ Амуръ. Устье Уссури,

Хабаровскъ. Пристань на Амурѣ.

шириною почти въ три версты, представляетъ собою величественное озеро, окаймленное высокими массивными островерхими горами хребта Хехцiря, покрытыми лѣсомъ. На самомъ берегу разбитъ прекрасный паркъ, съ зелеными лужайками и всѣми рѣдкостями амурской флоры, отъ амурской сирени до орѣховыхъ, бархатныхъ

и даже пальмовидныхъ, но низенькихъ чортовыхъ деревьевъ. На выдающемся въ Уссури утесѣ, у подножія котораго вода, гонимая водоворотомъ, течетъ вспять, на высокомъ пирамидальномъ пьедесталѣ, стоитъ колоссальная статуя Муравьева-Амурскаго. Памятникъ поставленъ въ 1893 году.

Графъ Муравьевъ-Амурскій изображенъ стоящимъ во весь ростъ. Руки скрещены на груди. Въ одной ру-



Хабаровскъ. Памятникъ графу Муравьеву-Амурскому.

кѣ—подзорная труба, а въ другой—карта края. Лѣвая нога нѣсколько выставлена впередъ и опирается на якорную цѣпь. Памятникъ обращенъ переднимъ фасадомъ на югъ. Высота пьедестала отъ поверхности земли равняется 5 саж. 1 арш. Высота самой фигуры 7 аршинъ.

Разсказываютъ, что однажды графъ Муравьевъ, совершая поѣздку по Амуру, остановился отдохнуть

на берегу и, входя на высокій утесъ, именно на тотъ, гдѣ теперь ему поставленъ памятникъ, предсказалъ, что здѣсь возникнетъ современемъ городъ. Въ своей дальнѣйшей рѣчи графъ предсказывалъ Хабаровску первенствующее значеніе между всѣми амурскими городами и завѣщалъ не вырубать деревьевъ, живописно расположившихся на берегу рѣки, такъ какъ это мѣсто въ будущемъ украситъ новый городъ. И, дѣйствительно, городской садъ—лучшее мѣсто Хабаровска. Въ особенности, онъ интересенъ тѣмъ, что въ немъ сгруппированы почти всѣ представители южно-амурской флоры. За садомъ тянется бульваръ. Окраины города лѣсисты и изобилуютъ массой болотъ.

Хабаровскъ основанъ въ 1858 году 13-мъ сибирскимъ линейнымъ батальономъ и свое названіе получилъ въ память атамана казаковъ Ерофея Хабарова, довольно успѣшно въ 1649 году начавшаго по собственной инціативѣ завоеваніе Амура.

Дома—преимущественно деревянные, хотя въ послѣднее время началась усиленная постройка кирпичныхъ зданій. Въ виду этого въ Хабаровскѣ одинъ за другимъ открылись 8 кирпичныхъ заводовъ. Рабочими на этихъ заводахъ являются исключительно китайцы, которые, кромѣ обыкновенныхъ сортовъ краснаго кирпича, вырабатываютъ сѣрый китайскій кирпичъ.

Улицы города здѣсь не шоссированы, тротуары имѣются лишь на главныхъ улицахъ и построены изъ деревянныхъ досокъ. По ночамъ городъ или тонетъ во мракѣ, или освѣщается луною; правда, есть нѣсколько керосиновыхъ фонарей, но только на главной улицѣ. Благодаря этому, ночью рискуешь нерѣдко сломать себѣ ногу на здѣшнихъ тротуарахъ, представляющихъ собою нѣчто въ родѣ капкановъ.

Жителей въ Хабаровскѣ насчитывается до 16 тысячъ человѣкъ. Преобладающій элементъ—русскіе, затѣмъ идутъ китайцы, нѣмцы, японцы.

Съ 1880 года Хабаровскъ сдѣланъ главнымъ городомъ Пріамурской области; кромѣ того, въ Хабаровскѣ большая пристань на Амурѣ и вокзалъ Уссурійской желѣзной дороги—все это, вмѣстѣ взятое, способствуетъ матеріальному процвѣтанію города.

Въ Хабаровскѣ есть музей и библіотека, основанные въ 1895 году при мѣстномъ отдѣлѣ Императорскаго Россійскаго Географическаго Общества. Въ музеѣ хранятся интересныя коллекціи, касающіяся этнографіи, археологіи, флоры и фауны края. Благодаря своему

Станція Хабаровскъ Уссурійской желѣзной дороги.

удобному географическому положенію, городъ быстро развивается, ведя значительную торговлю съ китайцами. Ростъ Хабаровска сталъ особенно замѣтнымъ въ послѣднія десять — пятнадцать лѣтъ, когда онъ мало-по-малу принялъ характеръ благоустроеннаго города.

Начинаясь отъ города Хабаровска, Уссурійская желѣзная дорога направляется къ юго-западу вдоль праваго берега пограничной съ Манчжуріей рѣки Уссури

и оканчивается во Владивостокѣ на берегу Великаго океана. Все протяженіе желѣзной дороги отъ Хабаровска до Владивостока составляетъ 721 версту.

Рѣка Уссури образуется изъ сліянія рѣкъ Даубп-хэ и Ула-хэ, берущихъ начало въ южныхъ склонахъ Сихотъ-Алиня. Уссури имѣетъ до 850 верстъ въ длину, а ширина колеблется въ предѣлахъ отъ 50 саж. до двухъ верстъ. Слѣва Уссури принимаетъ нѣсколько притоковъ, въ томъ числѣ Сунгачу, представляющую стокъ большого пограничнаго съ Китаемъ озера Ханки. Это мелкое прѣсноводное озеро имѣетъ 60 верстъ въ ширину и 80 въ длину, а въ прежнее время площадь озера была еще гораздо обширнѣе. Озеро очень обильно рыбой. На одномъ изъ береговъ озера находится замѣчательный камень, напоминающій своей формой человѣка, сидящаго съ удочкой. Отъ формы этого камня получилъ свое названіе береговой постъ: „Камень-рыболовъ".

Изъ другихъ лѣвыхъ притоковъ Уссури самый большой—рѣка Мурень, впадающій ниже Сунгачи.

Самые значительные притоки правой стороны Бекинъ и Хоръ, черезъ которые и пришлось перекинуть мосты при проведеніи Уссурійской желѣзной дороги.

Въ верхнемъ теченіи Уссури преобладаютъ обширные луга и болотистыя низменности; въ среднемъ, между устьями Мурени и Бекина, къ берегамъ рѣки подходятъ горы, спускаясь иногда крутыми утесами къ самому руслу; въ нижнемъ снова появляются равнины и лишь на правомъ берегу, верстъ за 50 до впаденія Уссури въ Амуръ, подымается хребетъ Хехцыръ.

Долина рѣки Уссури, вообще говоря, удобна для заселенія. Главнымъ бѣдствіемъ здѣсь являются періодически повторяющіяся наводненія, во время которыхъ вода подымается на 5 саженъ выше обыкновеннаго уровня. Уссури судоходна на протяженіи почти 700 верстъ, препятствія встрѣчаются только на перекатахъ

и то во время лѣтнихъ мелководій. Рѣка покрывается льдомъ въ началѣ ноября и вскрывается въ половинѣ апрѣля. До открытія движенія по Уссурійской желѣзной дорогѣ, рѣка Уссури съ рѣкою Сунгачей и озеромъ Ханка были единственными удобными путями для сообщенія между Хабаровскомъ и Владивостокомъ. Путь этотъ состоялъ изъ слѣдующихъ частей: 1) Пароходнаго сообщенія отъ Хабаровска до Камня-Рыболова на озерѣ Ханка, 2) Почтоваго тракта между Камнемъ-Рыболовомъ и с. Раздольнымъ на рѣкѣ Суйфунѣ, 3) Пароходнаго сообщенія по рѣкѣ Суйфуну до устья, 4) Пароходнаго сообщенія между Суйфунскимъ рѣчнымъ пароходомъ и морскимъ, стоявшимъ за баромъ, 5) Пароходнаго сообщенія между побарьемъ Суйфуна и Владивостокомъ. При такихъ условіяхъ переѣздъ отъ Хабаровска до Владивостока длился 9—10 сутокъ.

Вокзалъ Уссурійской желѣзной дороги находится вблизи города. Помимо станціонныхъ построекъ, особую группу образуютъ здѣсь зданія, построенныя для нуждъ военнаго вѣдомства, а именно: казармы уссурійскаго желѣзно-дорожнаго баталіона и продовольственный пунктъ для войскъ, отправляющихся съ желѣзной дороги по Амуру и обратно. Близъ станціи врачебный переселенческій пунктъ. Отъ станціи проведена вѣтвь, въ семь верстъ длиною, къ пристани на рѣкѣ Амурѣ, близъ которой находится такъ называемый „Старый портъ“ — мѣсто зимовки пароходовъ, плавающихъ по Амуру. Подобная же вѣтвь отходитъ отъ главной магистрали, на 20 верстъ южнѣе Хабаровска, къ пристани рѣки Уссури.

Полотно желѣзной дороги проложено въ разстояніи 2—4 верстъ отъ праваго берега рѣки Уссури и на разстояніи 30 верстъ отъ Хабаровска пересѣкаетъ Хехцырскій хребетъ, покрытый дремучимъ кедровымъ лѣсомъ. Этотъ хребетъ имѣетъ вулканическій характеръ и состоитъ изъ отдѣльныхъ конусообразныхъ вершинъ.

На 63-й верстѣ полотно пересѣкаетъ рѣку Кію, правый притокъ Уссури, мостомъ въ 120 саженъ. Берега рѣки Кіи покрыты дубовыми рощами, между которыми разбросаны открытыя поляны съ превосходнымъ сѣнокосомъ, пригодныя подъ пашню. На 78-й верстѣ желѣзнодорожная линія пересѣкаетъ рѣку Хоръ, самый большой и многоводный изъ правыхъ притоковъ Уссури. Мостъ черезъ рѣку Хоръ въ четыре пролета, по 40 саженъ,—самое крупное сооруженіе Уссурійской желѣзной дороги. Во время постройки моста возникъ значительный временный поселокъ, который затѣмъ обратился въ постоянный.

Черезъ 150 верстъ отъ Хабаровска ландшафтъ сразу мѣняется: непроходимая тайга, состоящая изъ разнообразной характерной амурской растительности, покрываетъ холмистую мѣстность, изрѣзанную глубокими оврагами. Наряду съ кедромъ, лиственницею, ольхою, кленами, илимами, вязомъ, здѣсь встрѣчается также амурское пробковое дерево, акація, грѣцкій орѣхъ и другія древесныя породы; всѣ деревья густо перевиты амурскимъ дикимъ виноградомъ и окружены кустами шиповника, жасмина и другими зарослями. Приближаясь къ станціи Бикинъ, линія идетъ по болотистой мѣстности, пересѣкая рѣку Бикинъ мостомъ въ 80 саженъ. Горы, окружающія верхнее теченіе рѣки, покрыты дремучими лиственными и хвойными лѣсами, въ которыхъ водятся соболи, привлекающія сюда инородцевъ Уссури и Амура. По лѣвому берегу встрѣчаются залежи каменнаго угля.

Послѣ пересѣченія рѣки Бикина, линія идетъ по лѣвому скалистому живописному берегу Уссури. Въ нѣсколькихъ мѣстахъ скалистые обрывы подходятъ вплотную къ рѣкѣ, и путь лѣпится по карнизу, вырубленному въ скалѣ. На 327 верстѣ желѣзная дорога пересѣкаетъ притокъ Уссури Иманъ мостомъ въ 120 саженъ.

Рѣка Иманъ въ своемъ верхнемъ теченіи имѣетъ горный характеръ, въ среднемъ и нижнемъ — протекаетъ по открытой равнинѣ. Долина рѣки и окрестныя горы покрыты разнообразною лѣсною растительностью. Пристань Имана имѣла важное значеніе при постройкѣ Уссурійской желѣзной дороги: отсюда отправлялись внизъ по рѣкѣ Уссури всѣ матеріалы, нужные для постройки сѣверной части дороги. У станціи Уссури желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Уссури мостомъ въ 120 саженъ и переходитъ на лѣвый низменный берегъ, вступая въ обширную При-ханькоускую котловину.

Есть предположеніе, что въ отдаленныя времена уровень озера Ханка стоялъ значительно выше, чѣмъ теперь, и что, слѣдовательно, эта котловина была дномъ озера. Въ настоящее время, особенно въ дождливые года, мѣстность иногда принимаетъ видъ громаднаго воднаго бассейна, такъ какъ при ничтожномъ скатѣ и глинистой подпочвѣ дождевыя воды стекаютъ съ поверхности очень медленно.

Вблизи станціи Шмаковки, въ 293 верстахъ отъ Хабаровска, въ живописной мѣстности, на лѣвомъ берегу рѣки Уссури, расположенъ основанный въ 1895 году первый въ краѣ мужской Николаевскій Свято-Троицкій монастырь. Многоводная рѣка усѣяна здѣсь островами, густо поросшими роскошною растительностью—орѣшникомъ, кленомъ и илимомъ. Высокія скалы праваго берега нависаютъ каменными громадами надъ рѣкою. Монастырь расположенъ у подошвы одной изъ коническихъ возвышенностей лѣвобережной гряды, густо поросшей дубомъ, березой и мелкимъ кустарникомъ. Гряда состоитъ изъ ряда сопокъ, раздѣленныхъ долинами. Здѣсь на небольшомъ пространствѣ сосредоточено природой все, что можетъ ласкать зрѣніе и поражать своимъ величіемъ. Монастырь основанъ игуменомъ Алексѣемъ (въ мірѣ артиллерійскій офицеръ Осколковъ). Въ настоя-

щее время настоятелемъ—іеромонахъ Сергій изъ Валаамскаго монастыря: братіи, живущей въ монастырѣ, до ста человѣкъ. Кромѣ храма, при монастырѣ—18 зданій, оштукатуренныхъ, крытыхъ желѣзомъ, мастерскія: столярная, швальня, шорная; свѣчной восködѣлательный заводъ съ пасѣкой изъ 600 ульевъ разнородной системы. Устроена безплатная школа съ квартирами для дѣтей окрестныхъ селеній, учитель въ ней іеромонахъ. Въ особенности заслуживаетъ вниманія широко развивающаяся сельско-хозяйственная культурная дѣятельность монастыря, пріобрѣвшая славу въ краѣ. Вблизи монастыря, у подошвы Медвѣжьей сопки—минеральные источники—углекислые и желѣзистые.

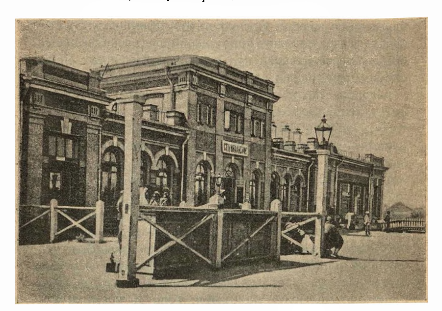
Отъ станціи Шмаковки линія идетъ по болотистой равнинѣ, а затѣмъ постепенно подымается съ Приханькоуской котловины на водораздѣлъ между бассейномъ озера Ханки и Тихимъ океаномъ и спускается въ долину рѣки Суйфуна, впадающаго въ Амурскій заливъ. На спускѣ съ водораздѣла линія сильно извивается и образуетъ почти полную петлю. Дорога вступаетъ въ густо заселенную мѣстность: разстилаются большія площади обработанныхъ пашенъ, по всѣмъ направленіямъ развѣтвляются дороги, и въ разныхъ пунктахъ горизонта виднѣются села и поселки, построенные въ большинствѣ по малороссійскому типу съ бѣлыми мазанковыми хатками.

Возлѣ станціи Черниговка расположена большая паровая мельница интендантскаго вѣдомства, соединяющаяся со станціей вѣтвью длиною въ одну версту.

За сто верстъ отъ Владивостока находится главная станція Уссурійской желѣзной дороги Никольская, вблизи недавно основаннаго города Никольскъ-Уссурійскій.

Село Никольское основано въ 1866 году,—переселенцами Астраханской и Воронежской губерній. Выгодное положеніе села привлекло сюда много пересе-

ленцевъ, постройка же Сибирской желѣзной дороги, прошедшей всего въ четырехъ верстахъ отъ села, окончательно упрочила значеніе Никольскаго и въ 1892 году оно было преобразовано въ городъ Никольскъ-Уссурійскій. Лѣтомъ городъ необыкновенно оживляется отъ массы войска, которое приходитъ сюда изъ Владиво-



Станція Никольская.—Уссурійская жел. дор.

стока въ лагери; торговые обороты города въ это время значительно увеличиваются. Самый городъ живописно разбросался по долинѣ лѣваго берега рѣки Суйфуна.

— Мѣста-то у насъ много,—говорилъ П. Ю. Шмидту одинъ изъ обывателей Никольска,—да вотъ бѣда, слишкомъ здѣсь низко, кругомъ горы, каждый почти годъ наша рѣка разливается и приходится иной годъ изъ дома въ домъ переправляться на лодкахъ, а то и спасаться на крышахъ,—вода сноситъ даже дома, топутъ, конечно, и люди... и чтобы городъ немного повыше построить.

Въ виду центральнаго положенія Никольска желѣзнодорожная администрація избрала его главнымъ пунктомъ для устройства своихъ мастерскихъ, складовъ и другихъ учрежденій. Рядомъ со станціей, пока еще маленькой и тѣсноватой, выросъ довольно обширный желѣзнодорожный городокъ. Цѣлый рядъ солидныхъ кирпичныхъ корпусовъ съ крышами оцинкованнаго желѣза заключаетъ въ себѣ мастерскія, гдѣ собираются и ремонтируются вагоны и паровозы. Нѣсколько ниже тянутся тоже кирпичные домики рабочихъ и мастеровъ. Поодаль виднѣется церковь своеобразной архитектуры. Цѣлую улицу образуютъ прекрасно устроенныя казармы желѣзнодорожнаго батальона съ образцовымъ при нихъ госпиталемъ и столовою. Вокзалъ находится въ двухъ верстахъ отъ черты города и соединенъ съ нимъ дамбой, вымощеной булыжникомъ.

Стройка въ городѣ преимущественно деревянная, но есть и каменные дома. Преобладающій типъ жилыхъ домовъ — малороссійскія мазанки, опрятно выкрашенныя въ бѣлый цвѣтъ. Улицы Никольска—немощеныя. Тротуары, встрѣчающіеся лишь на главныхъ улицахъ, исключительно деревянные. Фонарей въ Никольскѣ не имѣется: городъ освѣщается главнымъ образомъ свѣтомъ изъ квартиръ частныхъ лицъ, различныхъ магазиновъ и лавокъ, а чаще всего луною... Лавки и магазины по воскресеньямъ не торгуютъ до конца обѣдни. Такому же ограниченію торговли одинаково съ русскими купцами подчиняются и китайцы. Въ городѣ нѣсколько гостиницъ, но цѣны на комнаты, какъ вообще вся жизнь въ Никольскѣ, крайне дороги. Въ городѣ три православныхъ храма и начатъ постройкою Каѳедральный соборъ.

Базарная площадь со множествомъ китайскихъ лавченокъ, торгующихъ съѣстными припасами, галантереей, мѣховыми товарами, старымъ желѣзомъ, готовымъ платьемъ. Есть каланча съ соннымъ пожарнымъ, имѣется

нѣсколько крупныхъ магазиновъ, стоятъ и нѣсколько общипанныхъ извозчиковъ на площадкѣ, тщетно ожидая, что ихъ найметъ кто-нибудь. Жизни и движенія замѣтно мало. Русскаго населенія на улицахъ почти не видно—больше мелькаютъ синія кофты китайцевъ, которые здѣсь, какъ и вездѣ у насъ на востокѣ, принадлежатъ почти исключительно къ рабочему классу. Улицы города не производятъ блестящаго впечатлѣнія—домики, кромѣ какъ на главной улицѣ, маленькіе, бревенчатые или, чаще, мазанки. По улицамъ мирно разгуливаютъ куры, гуси и свиньи, воскрешая въ памяти давно знакомый образъ русскаго захолустнаго города. Лишь безусыя и безбородыя косатыя фигуры манзъ нарушаютъ эту иллюзію.

По окраинамъ города выстроено нѣсколько мельницъ (водяныхъ и паровыхъ), указывающихъ на то, что Никольскъ является центромъ плодороднѣйшаго земледѣльческаго района. На воскресный рынокъ, устраеваемый въ городѣ, съѣзжаются крестьяне, въ большинствѣ случаевъ малороссы, и привозятъ на продажу овесъ, пшеницу, сѣно и другіе сельскіе продукты. Стоитъ только взглянуть на этотъ рынокъ, чтобы еще болѣе убѣдиться въ значеніи города Никольска, какъ торговаго центра.

Съ недавняго времени жители Никольска стали заниматься пчеловодствомъ. Окрестности города, богатыя полевыми цвѣтами и липой, благопріятствовали развитію этого промысла. Пасѣкъ пока еще очень немного, но принадлежащія болѣе зажиточнымъ крестьянамъ, насчитываютъ до 500 ульевъ. Вообще можно предполагать, что пчеловодству города Никольска предстоитъ хорошее будущее. Немаловажное значеніе для обывателей города Никольска имѣетъ также рыбный промыселъ.

Въ настоящее время количество населенія города достигаетъ цифры 25.000 человѣкъ, при чемъ болѣе

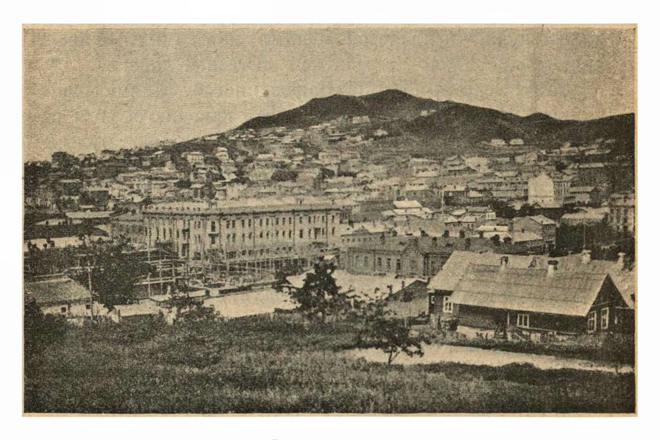
половины изъ этого числа русскіе, затѣмъ слѣдуютъ китайцы (около 5000 человѣкъ), корейцы (около 2.000 человѣкъ), японцы и другія національности. Городъ ростетъ очень быстро, чему немало способствуетъ положеніе его въ узлѣ двухъ дорогъ: Уссурійской и Восточно-Китайской, къ началу которой идетъ соединительная вѣтвь въ 115 верстъ.

Отъ станціи Никольской желѣзная дорога идетъ долиною рѣки Суйфуна, направляясь прямо къ югу. Здѣсь, на 83 и 84 верстѣ отъ Владивостока, линія на протяженіи версты проходитъ по скалистому берегу Суйфуна. Это мѣсто называютъ „суйфунскія“ или „медвѣжьи щеки“ и является однимъ изъ самыхъ живописныхъ по Южно-Уссурійской желѣзной дорогѣ.

На 42 верстѣ—станція Надеждинская, занимающая видное мѣсто по отправкѣ лѣса, каменнаго угля и кирпича. Это — большое село домовъ въ 300. Бѣлыя мазанки вытянулись длинной вереницей, бѣлѣетъ церковь вдали, машетъ крыльями мельница, горделиво поднимаютъ къ небу свои длинныя шеи журавли-колодцы—обычная картина южно-русской деревни. Только бѣлыя молчаливыя фигуры флегматичныхъ корейцевъ съ аршинными трубками въ зубахъ, да косатые, вѣчно болтающіе на своемъ гортанномъ нарѣчіи манзы напоминаютъ, что находишься на дальней окраинѣ.

Принявъ юго-восточное направленіе, линія достигаетъ берега залива Угловаго, поворачиваетъ къ югу и идетъ по берегу Великаго океана. Передъ взорами путешественника развертывается синяя гладь Амурскаго залива съ его то обрывистыми, то низменными берегами, покрытыми кустарниками. — Когда-то здѣсь были густые дремучіе лѣса, но они ушли на постройку и отопленіе Владивостока, и теперь уже желѣзная дорога находится въ большомъ затрудненіи—не хватаетъ топлива. Кое-гдѣ на срѣзахъ выемокъ, по которымъ пробѣгаетъ поѣздъ, виднѣются темныя горизонтальныя

полосы, — это слои каменнаго угля. Его добываютъ здѣсь во многихъ мѣстахъ вблизи отъ линіи, но, къ сожалѣнію, онъ плохого качества — слишкомъ разсыпчатый, сильно спекающійся и оставляетъ огромное количество золы. Далѣе желѣзная дорога идетъ близъ морского берега, пересѣкаетъ главную улицу Владивостока Свѣтланскую и подходитъ къ западному берегу бухты Золотой Рогъ, гдѣ расположена станція на высотѣ $1^1/_2$ саж. надъ уровнемъ моря. Противъ станціи — каменная набережная длиною около полуверсты, куда могутъ вплотную приставать океанскіе суда.



Владивостокъ.

Самый городъ Владивостокъ живописно расположенъ по берегамъ Золотого Рога и Амурскаго залива на протяженіи слишкомъ 7 верстъ. Городъ находится въ южной части полуострова Муравьевъ-Амурскій, вдающагося въ заливъ Петра Великаго — одинъ изъ обширнѣйшихъ заливовъ Японскаго моря. Далеко вы-

даваясь въ заливъ, полуостровъ этотъ омывается съ запада Амурскимъ заливомъ, а съ востока — Уссурійскимъ. У южнаго конца полуострова лежитъ группа островова, самый значительный изъ которыхъ—Русскій или Казакевича—какъ бы прикрываетъ входъ въ море и образуетъ проливъ Босфоръ Восточный, достижимый со стороны обоихъ заливовъ.

Основаніе Владивостоку было положено 20 іюня 1860 года, нѣсколько времени спустя послѣ заключенія Пекинскаго договора. На военномъ транспортѣ „Манчжуръ" прибылъ сюда капитанъ Шефнеръ съ тремя ротами солдатъ. Эти первые переселенцы построили здѣсь казарму, офицерскіе дома и положили начало посту Владивостоку. Въ 1872 году для Владивостока случилось важное событіе: сюда былъ перенесенъ главный портъ изъ Николаевска на Амурѣ. Наконецъ, въ 1880 году Владивостокъ возведенъ на степень города, и установлено прямое сообщеніе его съ Одессой на пароходахъ Добровольнаго флота.

Подобно Константинополю, Владивостокъ производитъ очень выгодное впечатлѣніе издали. При ближайшемъ разсмотрѣніи онъ очень много теряетъ, такъ какъ оказывается грязнымъ и довольно некрасивымъ.

Преобладающій типъ построекъ — одноэтажные и двухъэтажные деревянные домики. Каменные дома строятся въ три и даже четыре этажа. Главная улица—Свѣтланская. До 1873 года эта улица называлась Американскою, но съ этого времени она была переименована въ память посѣщенія Владивостока Великимъ Княземъ Алексѣемъ Александровичемъ, прибывшемъ сюда на пароходѣ „Свѣтлана".

Въ честь того же событія одна изъ горъ, окружающихъ Владивостокъ, названа Алексѣевской. Свѣтланская улица, имѣющая до 10 саженъ ширины, тянется прямой лентой отъ Амурскаго залива до морского клуба. Та же улица за морскимъ клубомъ носитъ уже

названіе Портовой, далѣе Аѳанасьевской и, наконецъ, Экипажной. Длина всей этой прямой линіи отъ начала Свѣтланской до конца Экипажной равна приблизительно 6 верстамъ. Владивостокъ сталъ застраиваться сравнительно очень недавно — слѣдовательно, названія улицъ не могли сложиться историческимъ путемъ, а давались по произволу. Жители Владивостока предпочитаютъ географическіе, вѣрнѣе, этнографическіе термины: по крайней мѣрѣ, улицы города пестрятъ такими названіями, какъ: Пекинская, Суйфунская, Китайская, Японская, Тунгузская, Корейская, Алеутская и др. Есть, впрочемъ, одна улица подъ названіемъ Ермаковская, но названа ли она такъ въ честь покорителя Сибири или какого-нибудь г. Ермакова—вопросъ открытый. Базарная площадь и болѣе центральныя улицы освѣщаются керосиномъ, для чего городъ имѣетъ 250 фонарей. Электричество здѣсь также начинаетъ вводиться; пока имъ освѣщаются магазины мѣстныхъ крезовъ. Кромѣ того, электрическое освѣщеніе введено на маякахъ и встрѣчается на стоящихъ въ гавани пароходахъ.

Мостовыя—больное мѣсто почти всѣхъ русскихъ городовъ, не исключая Москвы. Владивостокъ въ этомъ отношеніи далеко не можетъ считаться счастливымъ исключеніемъ. Даже главная улица города —Свѣтланская, замощена не вся, а только на протяженіи 370 саженъ, отъ морского собранія до женской гимназіи. На всѣхъ же остальныхъ улицахъ Владивостока благополучно лежитъ дѣвственный грунтъ. Тротуары здѣсь преимущественно деревянные; каменные имѣются лишь на пяти улицахъ: Свѣтланской, 1-й Портовой, Аѳанасьевской, Суйфунской и Алеутской.

Владивостокъ въ нѣкоторомъ родѣ университетскій городъ, онъ имѣетъ высшее учебное заведеніе—Восточный институтъ. Цѣль этого учебнаго заведенія — подготовлять учащихся въ немъ лицъ къ службѣ въ ал-

министративныхъ и торгово-промышленныхъ учрежденіяхъ Восточно-Азіатской Россіи и прилегающихъ къ ней государствъ. Курсъ института четырехлѣтній и со второго учебнаго періода дѣлится на 4 отдѣленія: китайско-японское, китайско-корейское, китайско-монгольское и корейско-манчжурское. Въ институтъ принимаются въ началѣ учебнаго года безъ испытанія молодые люди, окончившіе курсъ среднихъ учебныхъ заведеній всѣхъ типовъ и вѣдомствъ. Для казенныхъ стипендій полагается конкурсный экзаменъ, преимущественно по англійскому языку. Кромѣ того, во Владивостокѣ имѣются двѣ гимназіи (мужская и женская) и пять низшихъ школъ. Имѣется еще японское училищѣ для мальчиковъ и дѣвочекъ и двѣ спеціальныхъ мореходныхъ школы.

Въ городѣ четыре православныхъ храма, а съ 1900 года открытъ, въ теченіе трехъ лѣтъ, 15 августа кружечный сборъ по всѣмъ русскимъ церквамъ на сооруженіе новаго собора во Владивостокѣ.

Среди другихъ капитальныхъ зданій города слѣдуетъ отмѣтить японскій и китайскій молитвенные дома.

Японскій молитвенный домъ находится на Семеновской улицѣ; онъ построенъ въ 1895 году: это—каменное одноэтажное зданіе, попечителемъ котораго состоитъ японскій купецъ Т. Сугіура. Внутри, на возвышенномъ мѣстѣ, въ большомъ деревянномъ вызолоченномъ кіотѣ помѣщается изображеніе Будды; предъ нимъ поставлены три своеобразныхъ свѣчи, сдѣланныхъ изъ сала и воска, и банки различныхъ цвѣтовъ. Предъ кіотомъ теплятся оригинальныя лампады, наполненныя конопляным масломъ. Въ храмѣ нѣтъ никакой мебели, кромѣ кресла, на которомъ во время богослуженія возсѣдаетъ главный жрецъ. По стѣнамъ храма висятъ рукописные листы съ перечнемъ именъ жертвователей. Спускающіяся съ потолка двѣ серебря-

ныя люстры и керосиновая лампа — вотъ и все освѣщеніе молитвеннаго дома. Ритуалъ богослуженія требуетъ, чтобы молящіеся предъ входомъ въ храмъ снимали въ его преддверіи обувь и производили омовеніе рукъ. Для этой цѣли при входѣ стоитъ кадка съ водой. Молящіеся слушаютъ богослуженіе, сидя на корточкахъ; мужчины—отдѣльно отъ женщинъ. Молитвенное настроеніе народа поддерживается ударами въ барабанъ и въ небольшую мѣдную плиту. Въ обыкновенное время богослуженіе совершается отъ 1—2 часовъ дня, за исключеніемъ трехъ праздниковъ, когда оно болѣе продолжительно.

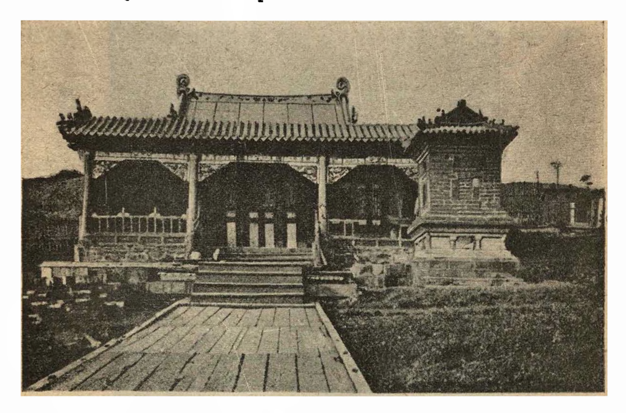
Японскія духовныя лица во время богослуженія облачаются въ особенную одежду, обычно же одѣваются такъ же, какъ и міряне, т.-е. въ свои излюбленные халаты, шелковые или бумажные, сшитые по японскому фасону безъ ваты, и коротко стригутъ волосы.

Находящійся на краю города китайскій молитвенный домъ похожъ своей архитектурой и убранствомъ на только что описанный японскій, но меньшихъ размѣровъ и болѣе скромно обставленъ.

Населеніе города въ 1900 году исчислялось въ 38000 чел., при чемъ все оно помѣщалось въ 1435 деревянныхъ и 317 каменныхъ домахъ. За послѣдніе два года количество послѣднихъ значительно возросло и много громадныхъ домовъ кончается постройкой.

Крупнѣйшую часть населенія составляютъ войсковыя части, какъ-то: крѣпостные полки, артиллерія, саперы, минеры, сибирскій флотскій экипажъ и нѣкоторыя другія войсковыя части. Затѣмъ слѣдуютъ иностранцы, среди которыхъ первое мѣсто занимаютъ китайцы, за ними слѣдуютъ корейцы и, наконецъ, японцы и представители другихъ національностей, которые чрезвычайно разнообразны: нѣмцы, французы, греки и т. д.

Китайцы, послѣ войскъ — самая главная составная часть населенія города (около 15.000 человѣкъ). Впрочемъ, число ихъ въ разныя времена года колеблется: весною и лѣтомъ они прибываютъ изъ Китая, а осенью и зимою уѣзжаютъ обратно.



Владивостокъ. Китайская кумирня.

Китаецъ здѣсь почти вездѣсущъ; но, прежде всего, онъ купецъ. Мелочная торговля, кромѣ винно-бакалейной, въ рукахъ китайцевъ. Большая часть торгующихъ на базарѣ—китайцы. Торговля въ разносъ вся въ ихъ рукахъ. Стоитъ китайцу сколотить 10—15 рублей, какъ онъ уже „купеца" — торгуетъ въ разносъ разною мелочью: апельсинами, орѣхами, нитками, чулками, ваксою, иголками и т. п. Торговля очень часто ведется на компанейскихъ началахъ. Въ городѣ имѣется до десятка довольно крупныхъ китайскихъ фирмъ; Юнхозанъ, Тунли, Лю-ип-лю и другія. Онѣ занимаютъ лучшія мѣста по главной Свѣтланской улицѣ. Китайцы же являются приказчиками во многихъ европейскихъ

магазинахъ, они же являются, главнымъ образомъ, подрядчиками на всевозможные подряды и поставки. Строятъ дома въ городѣ единственно китайцы. Большая часть плотниковъ—китайцы. каменщиковъ и печ-

Типъ китайскаго слуги (боя).

никовъ- тоже. Чернорабочіе, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ подрядахъ, кромѣ корейцевъ. вербуются также изъ китайцевъ. Они составляютъ цѣлый классъ водоносовъ.

Большинство портныхъ въ городѣ—китайцевъ. Въ ихъ рукахъ почти весь ломовой извозъ. Китайцы въ качествѣ мастеровыхъ работаютъ на всѣхъ почти мѣстныхъ заводахъ и фабрикахъ, включая и типографіи, въ которыхъ исполняютъ всевозможныя обязанности, исключая развѣ обязанностей наборщиковъ. Они же служатъ прислугою въ гостиницахъ и частныхъ домахъ и называются „бойка".

Весь перевозный промыселъ по бухтѣ Золотой Рогъ находится также въ рукахъ китайцевъ; они же на своихъ лодкахъ (шаландахъ) поддерживаютъ сообщеніе Владивостока съ окрестностями: на этихъ лодкахъ они плаваютъ какъ по ближайшимъ къ проливу Босфоръ Восточный бухтамъ, заливамъ Амурскому и Уссурійскому, такъ и на разстоянія почти въ сотни миль—въ заливъ Америки и Посьета.

Китайцы, кромѣ того, огородники, овощи доставляются ими на мѣстный рынокъ въ весьма значительныхъ количествахъ.

Прежде китайцы имѣли свое общественное управленіе: въ настоящее время его нѣтъ и надзоръ за ними имѣетъ полиція; сверхъ того, за счетъ китайскихъ торговцевъ содержится шесть человѣкъ полицейскихъ и что-то въ родѣ полицейскаго надзирателя изъ китайцевъ.

За послѣднее время во Владивостокѣ значительно увеличилось количество китайскихъ женщинъ, которыя прежде были почти рѣдкостью.

Темными сторонами мѣстной китайской жизни являются по прежнему ихъ опіекурильни, борьба съ которыми положительно невозможна. Закроютъ ихъ въ одномъ мѣстѣ—онѣ въ удвоенномъ количествѣ являются въ другомъ и такъ безъ конца.

Корейцевъ, по послѣднимъ оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, насчитывается во Владивостокѣ 1820 человѣкъ.

Преимущественно это—народъ чернорабочій и наиболѣе бѣдный въ городѣ. Впрочемъ, есть изъ числа

принявшихъ православіе, одинъ чиновникъ, около десятка болѣе или менѣе видныхъ торговцевъ, нѣсколько писцовъ, нѣсколько приказчиковъ и, наконецъ, переводчиковъ.

Большая же часть корейцевъ занимается переноскою покупокъ съ базара или изъ магазиновъ. Затѣмъ значительная часть ихъ въ лѣтнее время занимается перевозкою грузовъ на ихъ большихъ допотопнаго вида лодкахъ. Они же являются чернорабочими у лѣсопромышленниковъ, работниками или дворниками у горожанъ, нерѣдка матросами на коммерческихъ судахъ и т. д.

Владивостокъ. Типы корейцевъ.

Живутъ корейцы большею частью въ ужасающей обстановкѣ. Нерѣдко можно встрѣтить гдѣ-нибудь на берегу или на окраинѣ города слѣпленную изъ всякой дряни лачужку, иногда даже просто палатку, при томъ тонкую и рваную. И въ такой-то обстановкѣ, при двадцати слишкомъ градусахъ мороза, помѣщаются

женщины и дѣти. Много корейцевъ, чуть ли не половина, живетъ въ сѣверо-западной части города, въ такъ называемой Китайско-Корейской слободкѣ, въ мазанкахъ и палаткахъ. Многіе изъ нихъ хорошо говорятъ по-русски, принадлежатъ къ православію, носятъ европейскую одежду и, даже пристрастились къ спиртнымъ напиткамъ.

Японцы, которыхъ въ городѣ въ 1898 году по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ имѣлось 1607 человѣкъ, а въ 1901 году 1250 человѣкъ, занимаются, главнымъ образомъ, торговлей, промыслами и ремеслами.

Торгуютъ японцы преимущественно слѣдующими товарами: готовымъ платьемъ, матеріями, черепаховыми издѣліями, чаемъ, фарфоровыми, глиняными и деревянными издѣліями, лакированными японскими издѣліями и т. д.

Японскія издѣлія далеко не отличаются прочностью и, если имѣютъ спросъ, то только благодаря дешевизнѣ и изяществу: все большею частью сшито и сдѣлано какъ говорится, „на живую нитку". Этимъ, вѣроятно, и объясняется сравнительно малое развитіе японской торговли въ городѣ.

Въ промышленномъ отношеніи положеніе японцевъ гораздо выше. Есть промыслы, гдѣ они являются чуть не полными господами. Изъ промышленныхъ заведеній нужно отмѣтить заводы бетонный и для производства минеральныхъ водъ, рисообдирочное заведеніе, возникшее здѣсь въ виду наложенія значительной пошлины на привозимый въ область очищенный рисъ, затѣмъ японскія фотографіи Наито, Мори и другихъ. Въ послѣднемъ промыслѣ они занимаютъ первенствующее положеніе. Изъ 5 фотографій въ городѣ 4 принадлежатъ японцамъ.

Кромѣ того, японцамъ принадлежатъ многія мастерскія, а именно: столярныя, обойныя, кузнечныя и нѣкоторыя другія. Прачечныя и парикмахерскія находятся

почти всецѣло въ рукахъ японцевъ. Есть также японцы коммиссіонеры. Напримѣръ, они доставляютъ въ большомъ количествѣ бумагу для мѣстныхъ типографій.

Въ городѣ имѣется японское коммерческое агентство (на углу Пекинской и Китайской улицъ, домъ собственный).

Японское общество довольно сплочено и имѣетъ собранія въ домѣ консульства. Имѣется у нихъ, какъ мы уже сказали, своя молельня, выстроенная на арендуемомъ участкѣ. Въ томъ же домѣ находится и школа для японскихъ дѣтей.

Въ городѣ проживаетъ нѣсколько докторовъ и дантистовъ—японцевъ.

Многіе японцы служатъ ремесленниками на разныхъ заводахъ, при чемъ нерѣдко они оказываются наиболѣе умѣлыми и поэтому остаются въ мастерскихъ долгое время. Японцы являются также въ качествѣ весьма искусныхъ каменотесовъ, вслѣдствіе чего ихъ нерѣдко приглашаютъ спеціально на каменныя работы изъ Японіи.

За послѣдніе года видъ Владивостока сильно измѣнился къ лучшему. Во-первыхъ, появилось много двухъ-, трехъ-этажныхъ домовъ, даже нѣсколько четырехъэтажныхъ, какъ частныхъ, такъ и казенныхъ.

Во-вторыхъ, самыя улицы значительно улучшены, особенно главная—Свѣтланская, которая въ значительной своей части, саженей на триста слишкомъ, замощена гранитными кубиками. Нѣкоторыя улицы замощены булыжникомъ, а именно: Алеутская и Пекинская. Кромѣ того, замощенъ гранитными кубиками съѣздъ отъ Свѣтланской улицы къ базару и предполагается замостить часть Алеутской по направленію къ вокзалу отъ той же Свѣтланской улицы. Нѣкоторыя улицы выпрямлены, на другихъ срыты горы, засыпаны овраги и т. п. Въ замощенной части улицъ устроены хорошіе каменные, асфальтовые, бетонные и другіе тротуары—

словомъ, сдѣлано не мало попытокъ къ благоустройству города.

Для передвиженія по улицамъ имѣется около трехсотъ извозчиковъ, которымъ платится за конецъ въ 4—5 верстъ до 40 коп. днемъ и вдвойнѣ—ночью. Для передвиженія по бухтѣ „Золотой Рогъ“, кромѣ дѣлающаго

Владивостокъ. Базарная пристань.

постоянные рейсы по ней и ближайшимъ окрестностямъ маленькаго пароходика „Улиссъ“, существуетъ масса китайскихъ шлюпокъ, везущихъ въ конецъ 3—4 версты за 20 копѣекъ.

Городскія улицы освѣщаются пока керосиновыми фонарями. Впрочемъ, за послѣднее время нѣкоторые крупные магазины, а также нѣкоторыя общественныя учрежденія, какъ-то: Русско-Китайскій банкъ, пристани — освѣщаются электричествомъ. Вскорѣ предполагается освѣтить электричествомъ еще нѣсколько казенныхъ и частныхъ зданій.

Кромѣ того, зимою 1901 года были выработаны условія, на которыхъ городъ можетъ сдать устройство электрическаго трамвая и освѣщенія въ городѣ. Трамвай предполагается провести по двумъ главнымъ улицамъ города: Свѣтланской и Алеутской.

Золотой Рогъ, по берегамъ котораго расположенъ городъ, представляетъ изъ себя превосходную бухту для стоянки судовъ, искусно созданную самой природой. Къ сожалѣнію, эта бухта покрывается льдомъ на время отъ 15 декабря по 4 апрѣля, т.-е. въ продолженіе 110 дней. Въ послѣднее время съ этимъ льдомъ довольно успѣшно борятся при помощи ледоколовъ, прокладывающихъ по льду каналъ для прохода приходящихъ въ портъ судовъ.

Владивостокъ ведетъ обширную ввозную и вывозную торговлю, при чемъ первое мѣсто занимаютъ суда англійскаго флага.

VIII.

Восточно-Китайская желѣзная дорога.

При проведеніи Сибирской желѣзной дороги превоначально предполагали отъ Срѣтенска вести желѣзнодорожную линію вдоль лѣваго берега Шилки и Амура. Такимъ образомъ, Великій Сибирскій путь долженъ былъ описать громадную дугу въ своей восточной части, и являлась неизбѣжнымъ постройка громаднаго моста черезъ нижнее теченіе рѣки Амура, что было сопряжено съ значительными техническими трудностями. Неизбѣжно выдвигался вопросъ, нельзя ли провести желѣзнодорожную линію отъ Забайкалья до Владивостока болѣе южнымъ и прямымъ путемъ чрезъ принад-

лежащую Китаю страну Манчжурію. Начатые въ этомъ смыслѣ переговоры съ китайскимъ правительствомъ увѣнчались благопріятнымъ результатомъ.

Договоромъ, заключеннымъ 27 августа 1896 года, между китайскимъ правительствомъ и Русско-Китайскимъ банкомъ, образовано было для сооруженія желѣзной дороги въ предѣлахъ Манчжуріи акціонерное общество Китайской Восточной желѣзной дороги.

На основаніи Высочайше утвержденнаго 4 декабря 1896 года устава общества Китайской Восточной желѣзной дороги, работы по сооруженію начаты съ августа 1897 года, при чемъ ширина колеи дороги установлена одинаковая съ русскими желѣзными дорогами, т.-е. 5 футовъ.

По прошествіи 36 лѣтъ со времени окончанія сооруженія всей линіи и открытія по ней движенія, китайское правительство въ правѣ выкупить эту линію, возмѣстивъ обществу полностью всѣ затраченные капиталы и всѣ сдѣланные для потребностей дороги долги съ наросшими процентами. По истеченіи же 80-лѣтняго срока владѣнія обществомъ дорогою китайское правительство вступаетъ безплатно во владѣніе дорогою и ея принадлежностями.

Первоначально обществу представлено было сооруженіе дороги, пересѣкающей Манчжурію съ запада на востокъ, т.-е. отъ границы Забайкалья до рѣки Уссури, отдѣляющей южно-уссурійскій край отъ Манчжуріи. Однако уже черезъ мѣсяцъ послѣ подписанія въ Пекинѣ перваго договора 15 марта 1898 года состоялся дополнительный договоръ, по которому китайское правительство уступало въ арендное пользованіе Россіи на 25 лѣтъ два порта южной Манчжуріи—Портъ-Артуръ и Таліенванъ и предоставляло обществу Восточно-Китайской желѣзной дороги провести желѣзнодорожную вѣтвь отъ одной изъ станцій Манчжурской магистрали до указанныхъ двухъ портовъ.

На западѣ звеномъ между Китайской Восточной желѣзной дорогой и русскою желѣзнодорожною сѣтью служитъ вѣтвь Забайкальской желѣзной дороги, связующая Китайскую Восточную дорогу съ Великою магистралью у станціи „Китайскій разъѣздъ“. На востокѣ Китайская Восточная желѣзная дорога примыкаетъ къ Никольской вѣтви Уссурійской желѣзной дороги. Общее протяженіе главной линіи опредѣлено въ 1.440 вер., Южно-Манчжурской линіи — въ 980 вер., всей же Китайской Восточной желѣзной дороги—въ 2.420 вер.

Вступая въ предѣлы Китая у станціи „Сибирь“, желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Аргунь ниже выхода ея изъ озера Далай-Нора. Первая станція на Китайской территоріи носитъ названіе „Манчжурія“. Поѣздъ идетъ по сѣверо-восточному углу Монголіи среди холмистой степи. Временами попадаются монголы въ мохнатыхъ шапкахъ, виднѣются верблюды и стада овецъ. Вообще первое впечатлѣніе, отъ Манчжуріи мало благопріятно. Послѣ богатой природы Забайкалья съ тоненькими серебристыми ленточками горныхъ рѣчекъ, съ красивыми линіями прижимающихся къ нимъ лѣсистыхъ хребтовъ—какъ то особенно грустно и тяжело становится при видѣ пустынной, голой степи, которая тянется почти отъ начальной станціи Китайской желѣзной дороги Манчжуріи—вплоть до Хингана. Это—собственно говоря, и не Манчжурія, а крайній сѣверо-восточный уголъ Монголіи, середина которой занята пустыней Гоби. Чрезъ 193 версты отъ границы лежитъ первый китайскій городъ Хайларъ—на западномъ концѣ Китайской Восточной желѣзной дороги.

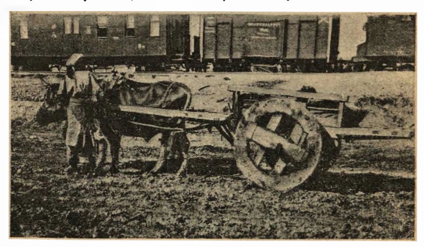
Небольшой административный и торговый центръ сѣверной Монголіи, расположенный въ долинѣ рѣки Идэнъ-голъ, близъ впаденія ея въ рѣку Хайларъ, окруженъ возвышенностями и виденъ только при въѣздѣ. Дѣлится на двѣ части: новую (до 1.500 ж. об. п.), въ которой расположены желѣзнодорожныя

зданія, почта, телеграфъ и дома различныхъ агентовъ, и старую (до 3.000 ж. об. п.), окруженную глинобитною стѣною съ въѣздными воротами и состоящую всего изъ одной улицы длиною въ 250 саж. съ глинобитными домами. Населеніе стараго города составляютъ, большею частью, пришлые китайскіе купцы и мастеровые.

Манчжурія. Китайская фанза.

Отъ Хайлара начинается подъемъ на Большой Хинганъ. По мѣрѣ приближенія къ Хингану мѣстность становится разнообразнѣе и живописнѣе. Сначала попадаются какъ бы случайно затерявшіяся въ степи небольшіе холмы, потомъ число ихъ и величина все болѣе увеличиваются, поѣздъ еще болѣе замедляетъ ходъ, и все время пыхтя и отдуваясь, ползетъ въ гору. На 370 верстѣ сооруженъ громадный тоннель длиною въ три версты. Сооруженіе тоннеля привлекло сюда значительное населеніе и такимъ образомъ возникъ цѣлый поселокъ, живописно разбросанный по

ущельямъ хребта. Недалеко отъ входа въ тоннель длиное зданіе, — тамъ стоитъ паровикъ, нагнетающій воздухъ по трубамъ къ сверлильнымъ машинамъ въ тоннелѣ. Когда высверлено отверстіе, въ него закладывается небольшой динамитный патронъ и производится взрывъ, затѣмъ каменные обломки удаляются уже въ ручную и увозятся вагонетками. Трудна была работа тѣмъ, что все сплошныя и самыя твердыя первозданныя породы—граниты, гнейсы... Хорошо еще, что были взяты



Манчжурія. Китайская повозка.

опытные рабочіе, почти всѣ итальянцы,—они, положительно, врожденные динамитчики, замѣчательно ловко управляются! Рабочіе эти такъ отъ одного строющагося тоннеля къ другому и переходятъ... Тоннель освѣщенъ внутри электрическими лампочками. Поѣздъ идетъ по нему около четверти часа.

Спускъ съ Хингана имѣетъ довольно пустынный видъ—не видно ни Китайскихъ фанзъ, ни полей. Все же полотно дороги протекаетъ долинами рѣчекъ, извиваясь между невысокими горами; виднѣются кое-гдѣ и деревья. Затѣмъ снова предъ глазами разстилается

сѣрая, солончаковая, словно вымершая, степь, съ рѣдкими глинобитными мазанками—станціями.

На 640 верстѣ въ долинѣ рѣки Нонни, притока Сунгари, лежитъ станція Цицикаръ, въ 30-ти верстахъ отъ одноименнаго съ ней города. Желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Нонни мостомъ въ 305 саженъ. Около моста здѣсь образовалось порядочное поселеніе: выстроены огромныя мастерскія для сборки моста, въ нихъ шипятъ и пыхтятъ паровики, около нихъ всѣ китайскія фанзы превратились въ дома для рабочихъ. На рѣкѣ у берега стоятъ баржи со строительными матеріалами. По рѣкѣ бѣгаетъ пароходикъ, всюду навалены груды камня и бревенъ и копошатся рабочіе... Среди построекъ обращаетъ на себя вниманіе китайская кумирня, обнесенная стѣною и украшенная шестами съ фигурою въ родѣ фонаря на концѣ. Надъ входомъ въ бывшую китайскую святыню красуется вывѣска: „Первый ресторанъ Нонни!“ Китайцы, впрочемъ, мало смущены такой метаморфозой — нѣсколько длиннокосыхъ сыновъ неба прислуживаютъ въ томъ же самомъ ресторанѣ...

Появились здѣсь и русскія лавки,—колбасная, мясная, булочная, магазинъ „общества потребителей“. На ряду съ ними процвѣтаетъ и китайская торговля – на китайскомъ базарѣ среди маленькихъ парусинныхъ лавченокъ, торгующихъ разною дрянью—толчея, крики и ожесточенный торгъ.

Городъ Цицикаръ, по-китайски Бу-куй, имѣетъ до 70 тысячъ жителей и представляетъ изъ себя крупный торговый центръ Манчжуріи. Въ началѣ осени ежегодно здѣсь открывается ярмарка, на которую привозятъ какъ сельскохозяйственные и скотоводческіе продукты туземнаго населенія, такъ и различные европейскіе мануфактурные товары. Для торгово-промышленныхъ цѣлей здѣсь учреждено агентство Русско-Китайскаго банка.

Отъ Цицикара до Харбина мѣстность снова имѣетъ печальный характеръ — это настоящая солончаковая пустыня, предверіе Гоби. До самаго горизонта не видно ничего, кромѣ гладкой, какъ бы укутанной сѣрой поверхности, покрытой сѣрой травой. Мѣстами встрѣчаются пологіе увалистые холмы, но и тѣ мертвы и голы...

На разстояніи почти тысячи верстъ отъ русской границы (894 в.) желѣзная дорога пересѣкаетъ главную рѣку Манчжуріи—Сунгари.

Во время изысканій Китайско-Восточной желѣзной дороги было намѣчено пересѣченіе линіи съ рѣкою Сунгари въ томъ мѣстѣ, гдѣ теперь находится пристань Сунгари. Вся эта земля была отчуждена, и въ восьми верстахъ отъ берега, а также и на берегу начали возводиться постройки для различныхъ конторъ дороги и для служащихъ. Скоро пристань была соединена съ поселкомъ, названнымъ Новымъ Харбиномъ. Образовались русскій и китайскій кварталы съ населеніемъ до 10000 ж. об. п. и массою торговыхъ лавокъ и магазиновъ. Воздвигнутъ православный храмъ, устроено электрическое освѣщеніе, а для объединенія въ далекой окраинѣ русскихъ дѣятелей открыто дѣйствіе отдѣленія Русско-Китайскаго банка. Центральное расположеніе Харбина при пересѣченіи судоходной Сунгари дѣлаетъ его наиболѣе торговымъ и бойкимъ пунктомъ всей средней Манчжуріи.

Вотъ какъ описываетъ П. Ю. Шмидтъ свое посѣщеніе Харбина: „Поѣздъ остановился, не доходя до станціи, такъ какъ путь былъ загроможденъ вагонами. Изъ затрудненія съ вещами насъ сейчасъ же выручилъ цѣлый рой китайскихъ „ходя“ (такъ зовутъ здѣсь всюду китайцевъ при обращеніи, — кажется, это обозначаетъ просто—„человѣкъ“), окружившихъ вагоны.

— Капитана, капитана, лаботаа? (есть работа?) ...Моя лабота, капитана! Таскало (таскать) надо?.. Моя шибко

знакомый, капитана!—лопатали они, расхватывая мои вещи.

— Гостиницу знаешь?—спрашиваю одного изъ китайцевъ,—онъ, мнѣ казалось, обнаруживалъ наибольшія познанія въ томъ своеобразномъ волапюкѣ, который установился всюду на русскомъ востокѣ для объясненія съ китайцами, корейцами и японцами.

— Кстица? Моя понимай! Шибка талека есть! (очень далеко)—забормоталъ онъ и, подхвативъ мой чемоданъ, рысцой затрусилъ по насыпи. За нимъ потянулись гуськомъ и другіе пятеро, нагруженные корзинкой, портъплэдомъ и другими моими вещами.

При первой же встрѣчѣ съ русскимъ рабочимъ выяснилось, однако, что китаецъ, выказавшій такія познанія, „понималъ“ плохо и велъ насъ совсѣмъ не по той дорогѣ, по которой слѣдовало. Измѣнивъ курсъ по указаніямъ рабочаго, мы направились къ „Пристани“—совсѣмъ обособленной части города, расположенной на берегу рѣки Сунгари и находящейся на разстояніи примѣрно двухъ верстъ отъ Новаго Харбина. Ее отдѣляетъ отъ послѣдняго широкая равнина, очевидно, заливаемая водою въ половодье. Черезъ эту равнину намъ предстояло перебраться. Скоро мои китайцы устали.

— Мало-мало куль-куль (покурить!) — попросилъ одинъ изъ нихъ. Получивъ разрѣшеніе, они сбросили ношу на землю, выкурили трубочку, посидѣли нѣсколько минутъ и снова отправились.

Послѣ нѣсколькихъ такихъ „куль-кулей“ мы добрались, наконецъ, до „Пристани“. Это оказалось довольно обширная часть города, по существу пока едва ли не являющаяся главною,—въ ней сконцентрировалась исключительно частная предпріимчивость, какъ кажется, совершенно изгнанная изъ Новаго и Стараго Харбина—тамъ всѣ строенія казенныя.

Путемъ разспросовъ встрѣчныхъ я узналъ, что всѣ гостиницы располагаются около средней улицы. Попавъ

на эту улицу, я дѣйствительно убѣдился въ томъ, что недостатка въ гостиницахъ нѣтъ; затрудненіе состояло скорѣе въ избыткѣ ихъ,—которую выбрать?

По внѣшности всѣ онѣ внушали мало довѣрія — отели эти представляли изъ себя одноэтажныя мазанки, очевидно, перестроенныя изъ китайскихъ фанзъ. Названія, красовавшіяся на вывѣскахъ, также не обѣщали ничего хорошаго: „Гостиница Москва и нумера“, „Ресторанъ Свиданіе Друзей“, „Гостиница Россія съ билліардомъ“ и т. д.

Когда мнѣ, наконецъ, надоѣло выбирать, и стало ясно, что лучшаго ожидать нечего, я рѣшилъ остановиться въ ближайшей слѣдующей. Таковой оказалась „Гостиница Халкида 1 класса“, какъ значилось на вывѣскѣ, рядомъ съ которой у воротъ красовалась другая, написанная аршинными буквами: „Номера“. Пришлось пройти чрезъ довольно грязный дворъ, гдѣ китаецъ раскладывалъ покупаемыя имъ у гостиницы бутылки,—очевидно, гостиница работала на славу—весь дворъ былъ устланъ бутылками—и я съ трудомъ лавировалъ между ними,—затѣмъ я поднялся по лѣстницѣ и попалъ въ теплый коридоръ „номеровъ“.

— *Есть свободный номеръ?—обращаюсь къ заспанному* номерному.

— Есть-съ, пожалуйте-съ! — и онъ распахнулъ передо мною двери съ такимъ видомъ, какъ будто хотѣлъ меня несказанно поразить великолѣпіемъ номера.

Я вошелъ и оказался въ каморкѣ шага четыре въ длину и столько же въ ширину, съ однимъ окномъ, желѣзной кроватью, столомъ, покрытымъ грязной клеенкой, двумя стульями и кривоногимъ умывальникомъ.

— *Ну, а получше-то у васъ нѣтъ?*

— Нѣтъ-съ! Помилуйте-съ, номеръ первый сортъ,—чистый, свѣтлый, теплый, съ ковромъ-съ! — и онъ съ гордостью указалъ на дешевенькій китайскій коверъ, украшавшій стѣну надъ кроватью и заставившій меня

призадуматься: не лучше бы было, если бы его тамъ не было?

— А что этотъ номеръ стоитъ?

— Три съ полтиной въ сутки-съ! — сообщилъ онъ такимъ тономъ, какъ будто бы иначе и быть не могло.

Я собрался было изумиться, но во время вспомнилъ, что я вѣдь въ „богатой“ Манчжуріи, мысленно махнулъ рукой и велѣлъ таскать вещи. Дѣйствительно, какъ позднѣе оказалось изъ разспросовъ, въ Харбинѣ и нѣтъ номеровъ дешевле трехъ рублей, при чемъ о послѣднихъ выражались, что лучше въ нихъ не останавливаться.

„Пристань“ — наиболѣе оживленная часть города Новаго и Стараго Харбина; здѣсь цѣлый рядъ уже вполнѣ сформировавшихся улицъ, но дома большею частью или настоящія китайскія фанзы, или фанзы нѣсколько передѣланныя, или по плану своему русскіе дома, но выстроенные на китайскій ладъ. Постройка такого дома не представляетъ большихъ затрудненій. Строится изъ толстыхъ брусьевъ и плахъ остовъ, какъ бы каркасъ дома, рамы дверей и оконъ подпираются брусками. Затѣмъ будущія стѣны забираются драпью и образовавшаяся рѣшетка съ обѣихъ сторонъ замазывается глиной: китаецъ беретъ мокрую глину лопаточкой и сажаетъ комокъ за комкомъ на рѣшетку, потомъ для окончательной отдѣлки глина выравнивается, штукатурится или просто бѣлится, устраваются полы, потолки и крыша—и домъ готовъ. Конечно, стѣны такого дома непрочны и черезъ нихъ сквозитъ, но вѣдь холода здѣсь большіе рѣдки, а на долговѣчность никто и не претендуетъ—за то дешево и скоро.

Поражаетъ необычайное развитіе мелкой промышленности и торговли. Года три тому назадъ здѣсь нельзя было достать хлѣба, а теперь, что ни домъ — либо ремесленникъ какой-нибудь, либо лавочка въ немъ. Нѣсколько булочныхъ и кондитерскихъ, нѣсколько часо-

выхъ дѣлъ мастеровъ и ювелировъ, цѣлый рядъ сапожниковъ, портныхъ, парикмахеровъ всѣхъ національностей — есть между ними и японцы, и китайцы, и евреи, и армяне; если приглядишься къ вывѣскамъ — цѣлое столпотвореніе вавилонское или нашествіе двунадесяти языковъ.

И крупная промышленность не дремлетъ: на самомъ берегу Сунгари выросла паровая мельница — огромное кирпичное зданіе съ высокими трубами. Говорятъ, она работаетъ на славу и приноситъ хозяину ея, богатому купцу, недурной доходъ.

Съ набережной, по которой проведено полотно желѣзной дороги, открывается превосходный видъ на широкую рѣку, мирно катящую свои волны, и на длиннѣйшій желѣзнодорожный мостъ, перебросившійся съ берега на берегъ, какъ изящное ажурное кружево.

Направляясь отъ Харбина далѣе къ востоку, желѣзная дорога проходитъ черезъ городъ А-жэ-хэ съ сорокатысячнымъ населеніемъ. Городъ ведетъ бойкую торговлю земледѣльческими продуктами и служитъ важнымъ рынкомъ сбыта европейскихъ товаровъ. На 340-й верстѣ къ юго-востоку отъ рѣки Сунгари желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Мудань-Дзянь, правый притокъ Сунгари, мостомъ въ 200 саженъ и вступаетъ въ горную страну, по которой и продолжается до самой границы Уссурійскаго края. Полотно пролегаетъ долинами между горными склонами, покрытыми коегдѣ лѣсомъ. Горы здѣсь невысоки, имѣютъ округлое очертаніе, но мѣстами видны обрывистыя скалы. Мѣстами виднѣются китайскія деревушки съ сѣрыми глинобитными фанзами, правильными полосами полей вокругъ и синими неуклюжими фигурами копошащихся на нихъ китайцевъ. На перегонѣ отъ станціи Тай-магау къ станціи Мурень три тоннеля: первый на 1.278 верстѣ — въ 90 саженъ; второй на 1.282 верстѣ — въ 45 саженъ и третій на 1.282 верстѣ — въ 205 саженъ.

Станція Мурень красиво расположена между горами. Китайская деревушка, давшая станціи свое названіе, ютится гдѣ-то на заднемъ планѣ и едва замѣтна, тогда какъ вокругъ станціи разрослось желѣзнодорожное поселеніе—цѣлый рядъ кирпичныхъ домиковъ, гдѣ живутъ инженеры, мастера, рабочіе. Недалеко отъ станціи разбитъ садикъ съ фигурными мостиками и бесѣдками.

На границѣ съ Уссурійскимъ краемъ расположена станція Пограничная, конечный восточный пунктъ Китайско-Восточной желѣзной дороги.

При станціи образовался посадъ съ правильно распланированными улицами. Кромѣ нѣсколькихъ сотенъ служащихъ на линіи, расквартированныхъ въ красиво отстроенныхъ желѣзнодорожныхъ зданіяхъ, въ посадѣ масса пришлаго торговаго и рабочаго населенія: китайцевъ, манчжуровъ, русскихъ переселенцевъ и уссурійскихъ казаковъ. Въ посадѣ открыта гостиница, съ буфетомъ и общею столовою; на пособіе желѣзной дороги устроена библіотека съ читальней. На возвышенномъ мѣстѣ сооружена церковь-школа, видная издали. Отсюда до станціи Гродековой, т.-е. до соединенія съ вѣтвью Уссурійской желѣзной дороги,—25 верстъ.

Южно-Манчжурская вѣтвь отдѣляется отъ главной магистрали Восточно-Китайской желѣзной дороги у города Харбина и идетъ прямо къ югу на Портъ-Артуръ, отдѣляя небольшія вѣтви въ города Ин-Коу, Таліенванъ и городъ Дальній. Городъ Ин-Коу стоитъ на берегу залива Лао-Тунъ, восточнѣе устья рѣки Лаохэ, остальные же три города лежатъ на Квантунскомъ полуостровѣ.

Квантуномъ или Лао-Дуномъ, что въ переводѣ съ китайскаго значитъ: страна, лежащая къ востоку отъ рѣки Лао-хэ—называется часть южной Манчжуріи, которая вдается въ Желтое море въ видѣ полуострова треугольной формы, образуя тамъ два

большихъ залива: на западѣ — Лао-унскій и на востокѣ — Корейскій. Крайнюю южную оконечность Ляо-Дуна составляетъ растянутый отъ сѣверо-востока къ юго-западу полуостровъ, длиною приблизительно въ 100 верстъ, раздѣленный на двѣ части узкимъ перешейкомъ у города Цзинь-чжоу-тина. Южная часть этого полуострова извѣстна подъ названіемъ Меча Регента (Regent's Swort), а, по-китайски, носитъ названіе Кванъ-Туна, и оканчивается мысомъ, на которомъ возвышается скалистая уединенная гора Лао-тэшань (Старая желѣзная гора), достигающая 1500 футъ. На южномъ склонѣ этой горы сооруженъ маякъ, имѣющій въ вышину 52 фута; свѣтъ, бросаемый его фонаремъ, находящимся на высотѣ 315 футовъ надъ уровнемъ моря, виденъ въ ясную погоду на разстояніи 25 англійскихъ миль. До послѣдняго времени маякъ находился въ вѣдѣніи управленія китайскихъ морскихъ таможенъ, и огонь поддерживался въ немъ съ 1 марта по 15 декабря. Нынѣ Лао-тэ-шаньскій маякъ перешелъ въ завѣдываніе русскихъ.

Берега Лао-дунскаго полуострова мало извилисты; только въ южной части его имѣется нѣсколько обширныхъ, глубокихъ бухтъ какъ на восточномъ, такъ и на западномъ берегу. Изъ нихъ самыя важныя: Люй-шунь-коу, у которой расположенъ Портъ-Артуръ, Таліенванъ съ одноименнымъ портомъ и бухта Викторія, на берегу которой построенъ новый русскій городъ Дальній.

Бухта Люй-шунь-коу занимаетъ большую часть приморской котловины, которую образуютъ тянущіеся съ сѣвера ряды холмовъ, совершенно лишенныхъ растительности и окружающихъ бухту какъ бы кольцомъ. Эта продолговатая бухта, имѣющая въ длину болѣе 2 верстъ и въ ширину до $1^1/_2$ версты, соединяется съ открытымъ моремъ узкимъ длиннымъ проходомъ около одной версты длиною при ширинѣ въ 150—200 саженъ.

Люй-шунь-коуская бухта очень мелководна, вслѣдствіе чего ею донынѣ пользовались одни лишь китайскіе миноносцы. По этой причинѣ китайскимъ правительствомъ были приняты въ 1886 году мѣры къ устройству въ восточной части бухты искусственнаго бассейна, который могъ бы быть доступенъ для современныхъ большихъ броненосцевъ. Для этой цѣли было углублено, до $4^1/_2$ саженъ при низкой водѣ, находившееся къ востоку отъ бухты озеро, и образовавшійся такимъ образомъ бассейнъ въ видѣ пятиугольника, имѣющаго въ длину съ запада на востокъ—250 саженъ и въ ширину, съ сѣвера на югъ, — 150 саженъ, извѣстенъ подъ названіемъ Восточнаго порта, тогда какъ естественная бухта именуется Западнымъ портомъ. Входъ въ Восточный портъ находится въ сѣверо-восточной части описаннаго выше пролива и имѣетъ 80 саженъ въ длину и 40 саженъ въ ширину. Небольшіе размѣры бассейна, а также крайне незначительная ширина прохода, ведущаго въ него, и самаго пролива сильно уменьшаютъ значеніе и Восточнаго порта. Какъ бы естественнымъ продолженіемъ послѣдняго является прѣсноводное озеро, находящееся къ востоку отъ него и отдѣленное только узкою косою. Это озеро очень мелко и въ сухое время года почти совершенно пересыхаетъ.

Передъ входомъ въ Луй-шунь-коускую бухту находится внѣшній рейдъ, шириною въ 10 — 12 верстъ, удобный для маневрированія большого числа судовъ, прекрасно защищенный прибрежными возвышенностями отъ сѣверныхъ и западныхъ вѣтровъ, но довольно опасный при вѣтрахъ южныхъ и восточныхъ, которые разводятъ здѣсь сильное волненіе и зачастую заставляютъ большія суда искать убѣжища въ сосѣдней Далянь-ваньской бухтѣ. Этотъ рейдъ обладаетъ достаточною глубиною, которая въ полумилѣ отъ береговъ достигаетъ 36 футовъ при низкой водѣ; грунтъ его удо-

бенъ и благопріятенъ для бросанія якоря. Однимъ изъ важнѣйшихъ удобствъ внѣшняго рейда является то обстоятельство, что онъ не замерзаетъ круглый годъ, въ то время какъ внутренніе порты (Восточный и Западный) покрываются на полмѣсяца тонкимъ слоемъ льда, дѣлающимъ въ теченіе этого времени выходъ изъ нихъ судовъ, безъ вреда для этихъ послѣднихъ, довольно затруднительнымъ. Однако, и на открытомъ рейдѣ зимняя стужа вредно отзывается на судахъ при полномъ ихъ вооруженіи: палубы разсыхаются, тросы лопаются и требуютъ усиленнаго за собою ухода. Приливы здѣсь бываютъ одинъ разъ въ сутки и доходятъ до 11 футовъ.

Въ 45 верстахъ къ сѣверо-востоку отъ Люй-шунь-Коу находится бухта Да-лянь-вань, хорошо защищенная отъ вѣтровъ и морского волненія двумя возвышенными мысами, далеко вдающимися въ море, и имѣющая въ этомъ отношеніи большое преимущество передъ Люй-шунь-Коускою бухтою. Да-лянь-вань представляетъ собою обширный великолѣпный заливъ, длиною около 12 верстъ и шириною въ 10 верстъ. Передъ входомъ въ этотъ заливъ два острова, носящіе названіе Сань-шань-дао (островъ трехъ горъ); южный Сань-шань-дао значительно превосходитъ по своимъ размѣрамъ сѣверный. Эти острова, раздѣленные между собою проливами въ $1\frac{1}{2}$ версты шириною, образуютъ два прохода въ бухту; южный, шириною въ 8 верстъ, между крайнимъ западнымъ мысомъ материка и южнымъ островомъ Сань-шань-дао, и юго-восточный, шириною въ 4 версты, между сѣвернымъ островомъ и восточнымъ берегомъ залива. Глубина обоихъ проходовъ такъ же, какъ и пролива между островами, не менѣе 15 морскихъ саженъ. Такая ширина и глубина проходовъ, при полномъ отсутствіи рифовъ, дѣлаютъ входъ въ Да-лянь-вань совершенно безопаснымъ для всякихъ судовъ и во всякое время.

Южно-Манчжурская вѣтвь на 438 верстъ отъ Харбина проходитъ чрезъ небольшой торговый городъ Телинъ [1]) съ десятитысячнымъ населеніемъ. На 500 верстѣ лежитъ главный городъ Манчжуріи Мукденъ. Здѣсь желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Хун-хэ, лѣвый притокъ Ляо-хэ мостомъ въ 300 саженъ.

Мукденъ расположенъ въ очень плодородной мѣстности и защищенъ двойнымъ кольцомъ укрѣпленій. Населеніе въ немъ достигаетъ до 200.000. Въ настоящее время въ Китаѣ царитъ манчжурская династія, для нея городъ Мукденъ считается заповѣднымъ и священнымъ, такъ какъ въ пяти верстахъ къ сѣверу отъ Мукдена находятся могилы манчжурскихъ императоровъ. Три ограды, одна за другою, защищаютъ эти могилы отъ проникновенія къ нимъ западныхъ варваровъ. Внутри первой ограды находится обширный старый паркъ съ величественными, тѣнистыми деревьями; внутри второй ограды помѣщаются жилища священнослужителей второй степени, производящихъ службу въ храмѣ. Здѣсь находится цѣлый рядъ аллей, окаймленныхъ громадными каменными изваяніями животныхъ, напоминающими подобныя же изваянія на гробницахъ императоровъ изъ династіи Мингъ. За третью ограду до послѣдняго времени не смѣлъ проникнуть ни одинъ европеецъ, дабы не осквернить своимъ присутствіемъ гробницы сыновъ неба. При первоначальномъ проектированіи южно-манчжурской желѣзной дороги китайское правительство потребовало, чтобы желѣзная дорога прошла въ 20-ти верстахъ отъ священныхъ гробницъ и лишь въ послѣднее время, послѣ китайскаго возстанія 1900 года, китайцы разрѣшили приблизить желѣзнодорожную линію къ городу.

---

[1]) Те-линъ иногда называютъ Манчжурскимъ Бирмингамомъ. Въ окрестностяхъ города находятся богатыя залежи желѣзной руды.

Отъ станціи Да-ши-цяо идетъ вѣтвь въ 20 верстъ длиною къ городу Ин-Коу, порту при устьѣ рѣки Ляо-хэ, на берегу Ляо-дунскаго залива. Городъ былъ занятъ русскими 22 іюля 1900 года. Отсюда идетъ желѣзная дорога на Тьянь-дзинь и Пекинъ. Судоходная рѣка Ляо-хэ позволяетъ вести воднымъ путемъ обширную торговлю съ Манчжуріей. По своимъ торговымъ оборотамъ Ин-Коу считается вторымъ послѣ Шанхая портомъ Китая. Общая цѣнность всѣхъ товаровъ, прошедшихъ чрезъ Ин-Коу въ 1899 году, превысила 72 милліона рублей. Населеніе Ин-Коу доходитъ до 80 тысячъ.

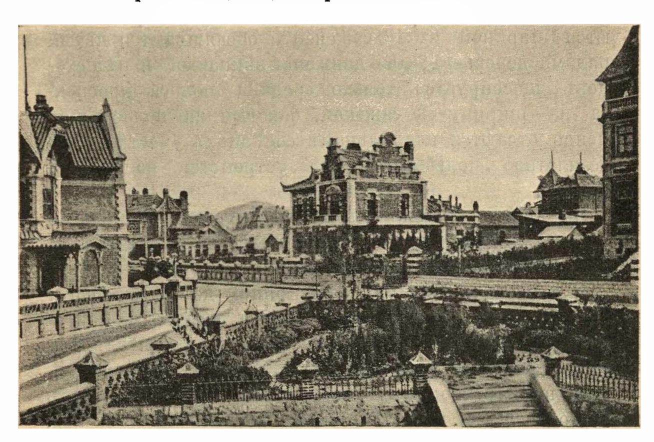
Отъ станціи Ва-фань-дянь отходитъ желѣзнодорожная вѣтвь въ 4 версты къ находящимся здѣсь богатымъ каменноугольнымъ копямъ. Отъ станціи Да-фанъ-шэнь идетъ вѣтвь длиною въ 6 верстъ въ городъ Таліенванъ.

Городъ Таліенванъ (Да-лянь-вань) до занятія его въ 1898 году русскими войсками представлялъ обыкновенную китайскую деревню на берегу Таліенванской бухты, носившую названіе Ля-шу-тюнь. Уже къ концу 1898 года Таліенванъ сдѣлался неузнаваемымъ въ отношеніи внѣшняго благоустройства: возникли европейскія постройки, образовались двѣ параллельныя береговой полосѣ улицы „Николаевская“ и „Александровская“, появились магазины съ европейскими товарами. Въ настоящее время въ этомъ городѣ, кромѣ войскъ гарнизона, насчитывается 2.250 ж. об. п. Коренное населеніе составляютъ китайцы. Торгово-промышленнаго значенія городъ не имѣетъ и вполнѣ зависитъ отъ расположенія въ немъ войскъ, съ уходомъ которыхъ, а также съ оживленіемъ воздвигаемаго близъ него города Дальняго, можетъ совершенно заглохнуть. Къ неблагопріятнымъ условіямъ города относится отсутствіе въ немъ хорошей прѣсной питьевой воды, по недостаточности источниковъ.

Черезъ 12 верстъ отъ станціи Нанъ-гуань-линъ отходитъ боковая вѣтвь длиною въ 16 верстъ въ городъ

Дальній—новый городъ, выстроенный близъ Таліенвана на берегу бухты Викторія обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Дальній имѣетъ видъ молодого американскаго города съ прямыми шоссированными улицами и красивыми постройками. Городъ состоитъ изъ трехъ частей: 1) административной, 2) европейской, 3) китайской.



Г. Дальній.

Административный городокъ занимаетъ площадь въ 40 десятинъ и съ запада непосредственно примыкаетъ къ морю, а съ востока ограничивается заводами и товарной станціей. Изъ этой части города земельные участки не поступаютъ въ продажу, а застраиваются жилыми домами для служащихъ на желѣзной дорогѣ, на заводахъ и въ мастерскихъ пароходства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги. Административная часть составляетъ центръ города, занимаетъ Николаевскую площадь поперечникомъ въ сто саженъ,

вокругъ которой располагаются всѣ главныя административныя зданія: домъ градоначальника, полицейское управленіе, пожарная часть, судебныя учрежденія, почта и телеграфъ, русско-китайскій банкъ и другіе частные банки, театръ. Посреди площади зданіе биржи и аукціонный залъ. Отъ площади во всѣ стороны, звѣздою, расходятся 10 широкихъ проспектовъ. Проспекты, за исключеніемъ Московскаго, проектируются шириной въ 12 саженей и обсаживаются двумя рядами деревьевъ; для движенія экипажей и пѣшеходовъ шоссируется только средняя полоса проспекта на ширину 4 саженей, боковыя же полосы временно отдаются владѣльцамъ сосѣднихъ участковъ въ безплатное пользованіе для устройства палисадниковъ.

На болѣе оживленныхъ проспектахъ уже въ первую очередь работъ на боковыхъ полосахъ устраиваются каменные тротуары для пѣшеходовъ.

Бульвары проектируются шириною до 40 саженей и засаживаются нѣсколькими рядами деревьевъ. Наиболѣе важными по своему положенію являются слѣдующіе проспекты и бульвары: 1) Московскій проспектъ начинается у корня широкаго мола, проходитъ черезъ Николаевскую площадь, мимо европейскаго базара, далѣе пересѣкаетъ городской паркъ и кончается у китайскаго базара. Проспектъ этотъ впослѣдствіи, вѣроятно, будетъ представлять самую оживленную улицу въ городѣ; 2) Кіевскій проспектъ соединяетъ начало широкаго мола съ желѣзнодорожнымъ вокзаломъ „Дальній I-ый" и административнымъ городкомъ; 3) Загородный проспектъ, начинаясь у базарной площади, ведетъ къ европейскому кладбищу въ долину Лоу-хутанъ, гдѣ, вѣроятно, впослѣдствіи будутъ расположены дачныя мѣста; 4) Петербургская набережная проходитъ вдоль морского берега отъ ремонтныхъ мастерскихъ до Recreation Ground и отдѣляется отъ портовой терри-

торіи бульваромъ, устраиваемымъ по образцу Одесскаго Морского бульвара, и 5) Самсоніевскій бульваръ ведетъ отъ Николаевской площади къ морскому берегу по направленію на гору Самсонъ, красивая вершина которой служитъ конечной панорамой для бульвара.

Улицы имѣютъ ширину 9 саженей, изъ коихъ шоссируется только 3 сажени; обсаживать улицы рядами деревьевъ не предполагается.

Переулки устраиваются въ такихъ случаяхъ, когда необходимо раздробить слишкомъ большіе кварталы на болѣе мелкія части. Ширина переулковъ принята въ 6 саженей, изъ коихъ замащивается только 2 сажени.

Противъ корня рейдоваго мола на высокомъ берегу отведено мѣсто для Recreation Ground, гдѣ предполагается построить павильоны для ресторана и музыки, а также устроить площадки для разныхъ игръ, что является необходимою принадлежностью всякаго европейскаго города на Востокѣ. Съ площадки Recreation Ground открывается красивый видъ на бухту Дальній и всѣ портовыя устройства.

Базарная площадь 70 саженей ширины и 100 саженей длины примыкаетъ къ Московскому проспекту и будетъ служить для привоза и временнаго склада продуктовъ, доставляемыхъ окрестными жителями въ городъ. На базарной площади предполагается возводить, по мѣрѣ надобности, рядъ павильоновъ для склада и продажи товаровъ. Къ западной сторонѣ базарной площади подходятъ желѣзнодорожные пути; такимъ образомъ, товары мѣстнаго потребленія могутъ быть доставляемы въ вагонахъ непосредственно на базаръ.

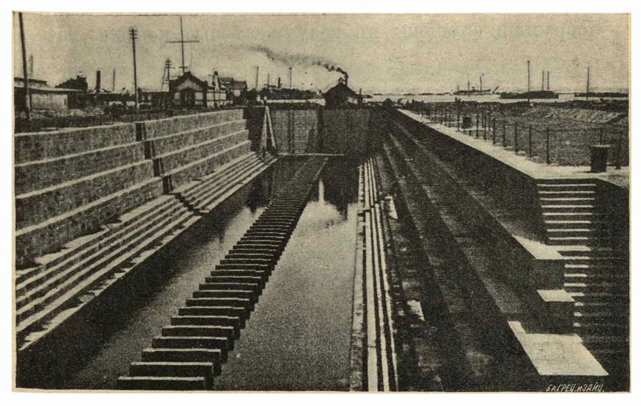
Климатъ города Дальняго, вообще, пріятный и здоровый, отличается значительной сухостью въ зимнее время и, наоборотъ, чрезмѣрной влажностью въ лѣтніе мѣсяцы. Явленіе это зависитъ отъ того, что зимою постоянно дуютъ сѣверные, континентальные

вѣтры, а лѣтомъ господствуютъ южные, морскіе. Смѣны господствующихъ вѣтровъ происходятъ во время весенняго и осенняго равноденствія и обыкновенно сопровождаются сильными бурями.

Зимою температура падаетъ не ниже—17,3 градусовъ Цельсія, а лѣтомъ не бываетъ особенно сильной жары, такъ какъ температура умѣряется влажными морскими вѣтрами. Весна начинается въ первыхъ числахъ марта мѣсяца, а зима наступаетъ только въ серединѣ декабря. Обыкновенно въ серединѣ января, послѣ продолжительныхъ сѣверныхъ вѣтровъ, Таліенванскій заливъ у береговъ и въ глубинѣ мелководныхъ бухтъ покрывается слоемъ тонкаго льда, который держится около двухъ недѣль; такимъ образомъ, къ началу февраля бухта обыкновенно совершенно очищается отъ льда. Толщина льда не наблюдалась болѣе 6 дюймовъ, при чемъ ледъ бываетъ настолько рыхлый, что большіе пароходы свободно пробиваютъ себѣ путь черезъ ледяное поле; въ это время одни только паровые катеры и баржи не могутъ передвигаться безъ помощи ледокола. Въ нѣкоторые года, какъ напримѣръ въ 1899 году, совсѣмъ не замѣчалось замерзаемости бухты. Европейская часть занимаетъ площадь въ 4 кв. версты, непосредственно примыкаетъ къ порту и дѣлится на 3 главныхъ части: 1) Коммерческую, расположенную близъ порта; 2) Гражданскую, ограниченную городскимъ паркомъ и общественнымъ садомъ, для постройки жилыхъ домовъ и небольшихъ квартиръ; 3) домовъ особняковъ, предназначенныхъ для людей состоятельныхъ и представителей разныхъ торговыхъ фирмъ.

Китайская часть, отстоящая далеко отъ порта, съ домами сингапурскаго типа, разбита по американской системѣ, т.-е. на параллельныя улицы съ равными кварталами и можетъ широко разростаться по обоимъ сторонамъ желѣзнодорожной линіи. Для свободнаго

сообщенія китайскаго города съ морскимъ берегомъ желѣзнодорожная линія проведена надъ городскими улицами по тремъ прочнымъ каменнымъ мостамъ и по двумъ желѣзнымъ. Проэктъ китайскаго города еще не разработанъ окончательно, разбиты только ближайшіе къ городскому парку кварталы, которые поступаютъ въ продажу въ первую очередь. На возвышен-



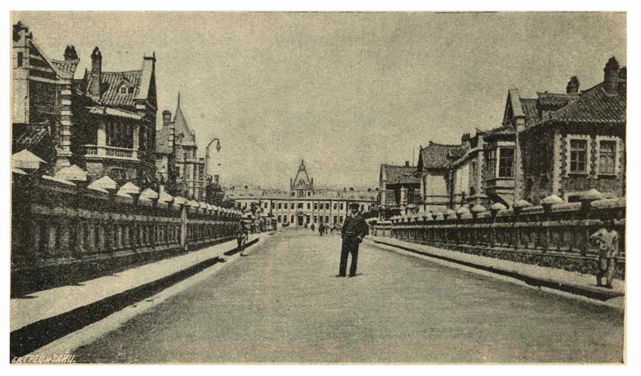
Г. Дальній. Доки.

номъ мѣстѣ между портомъ и европейской частью города предположено соорудить соборный храмъ. Въ европейской части отстроены и частью заселены: домъ главнаго инженера строителя, дома съ квартирами для старшихъ агентовъ и среднихъ служащихъ, общественное собраніе, больница, обширная комфортабельная гостиница „Дальній“ (Hôtel Dalny). Выстроенъ каменный водопроводъ, улицы и дома освѣщаются электричествомъ.

Постепенное заселеніе идетъ и въ китайской части города, гдѣ выстроенные дома и особыя гостиницы

сдаются въ аренду китайцамъ. Изъ разведеннаго питомника производится посадка бульваровъ и садовъ.

Особенно дѣятельно идетъ работа въ портѣ, гдѣ дѣйствуютъ двѣ грандіозныхъ землечерпательныхъ машины. Плавучій кранъ опускаетъ въ море массивы до 3.000 пудовъ вѣсомъ, которые тутъ же на берегу изготовляются изъ цементной массы. Изъ этихъ массивовъ сооружается набережная порта и защищающіе ее молы. Собраны и спущены въ воду желѣзные понтоны, за-



Г. Дальній. Инженерный проспектъ.

казанные въ Роттердамѣ. Частью уже выстроены обширныя мастерскія. Устроены: сухой докъ, центральная электрическая станція. Въ такъ называемой „Олонецкой слободкѣ", расположенной близъ порта, живутъ мастеровые, преимущественно изъ Олонецкой губерніи, для размѣщенія которыхъ выстроены особые дома; тутъ же портовая контора.

Наконецъ, желѣзная дорога приходитъ въ Портъ-Артуръ, самую южную точку Великаго Сибирскаго пути (39° С. Ш.), отстоящій на 819 верстъ отъ Харби-

на. Значеніе Портъ-Артура, какъ крѣпости, защищающей входъ съ моря въ Печелійскій заливъ, громадно. Вспомнимъ, что на рѣкѣ Пэ-хо расположенъ городъ Тьянь-дзинь съ милліоннымъ населеніемъ, портъ Пекина, а къ сѣверо-западу отъ него и самъ Пекинъ.

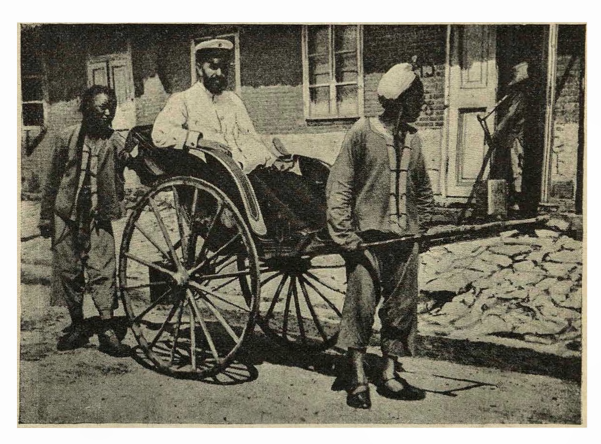
Названіе „Портъ-Артуръ“ сдѣлалось извѣстнымъ міру 50 лѣтъ тому назадъ, когда крейсировавшая по Желтому морю англійская эскадра наименовала такимъ

Портъ-Артуръ. Вокзалъ.

образомъ одну изъ гаваней южной части Квантунскаго полуострова, называвшуюся у китайцевъ Люй-шунь-коу. Въ 70-ыхъ годахъ этотъ портъ представлялъ лишь хорошую стоянку для мѣстныхъ джонокъ, которыя занимались прибрежною торговлею. Расположенная у этой гавани деревня состояла изъ 60—80 глиняныхъ фанзъ съ нѣсколькими лавочками и 3 — 4 гостиницами или, вѣрнѣе, постоялыми дворами.

Въ такомъ положеніи Портъ-Артуръ оставался до начала 80-хъ годовъ, когда китайское правительство

рѣшило приспособить его для стоянки своей сѣверной эскадры и устроить здѣсь сильную морскую крѣпость. Осенью 1880 года германскій поручикъ фонъ-Ганнекенъ, состоявшій на китайской службѣ въ должности личнаго адъютанта Ли-хунъ-чанга, тогдашняго Чжилійскаго генералъ-губернатора и главнаго начальника сѣверной эскадры, былъ посланъ для топографическихъ



Портъ-Артуръ. Дженрикша (извощикъ).

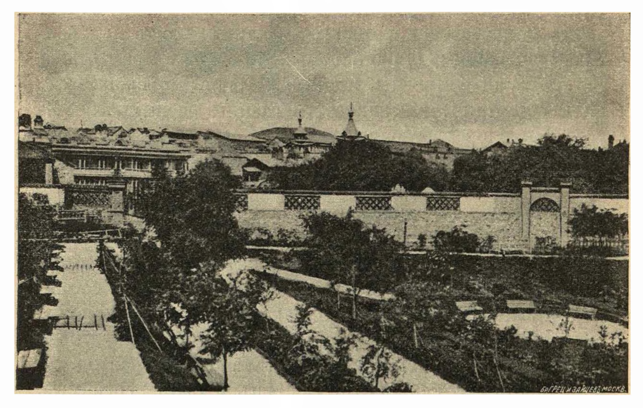
и инженерныхъ изысканій, а въ декабрѣ того же года, по утвержденіи составленнаго имъ плана фортификаціонныхъ сооруженій, были начаты работы, къ которымъ впослѣдствіи было привлечено до 4.000 китайскихъ рабочихъ. Въ эпоху Тонкинской войны оборона порта была расширена. Первоначально всѣ работы велись подъ руководствомъ нѣмецкихъ инженеровъ во главѣ съ Ганнекеномъ, но въ 1886 году оборудованіе порта было поручено французскому синдикату въТяньдзинѣ, а возведеніе фортовъ взяли на себя англійскіе

и нѣмецкіе инженеры подъ общимъ руководствомъ фонъ-Ганнекена. Круппъ и Армстронгъ явились поставщиками крѣпостныхъ орудій. Какъ говорятъ, было затрачено до 80 милліоновъ рублей на то, чтобы изъ деревушки Люй-шунь-коу сдѣлать первоклассную крѣпость и лучшій въ Китаѣ военный портъ. Послѣ 12 лѣтъ огромныхъ усилій созданъ былъ такой портъ, докъ и мастерскія котораго могли служить для всякаго рода починокъ и исправленій судовъ. Кромѣ того, здѣсь были устроены минные склады, морской арсеналъ, механическій заводъ, магазины боевыхъ припасовъ, продовольственные склады. Всѣ учрежденія освѣщались электричествомъ; всюду были примѣнены новѣйшія усовершенствованія и изобрѣтенія.

Являясь грозной, почти неприступной крѣпостью со стороны моря, Портъ-Артуръ былъ слабо защищенъ со стороны суши. Сознавая это, китайское правительство приступило къ возведенію укрѣпленій въ сосѣднемъ заливѣ Таліенванѣ. Однако оно сдѣлало ошибку, не принявъ въ то же время никакихъ мѣръ къ укрѣпленію Дзинь-чжоу-шина, понадѣявшись, вѣроятно, на прочность его глинобитныхъ стѣнъ, и узкій перешеекъ, по которому открывался единственный доступъ съ суши къ Портъ-Артуру, былъ оставленъ почти беззащитнымъ. Вслѣдствіе этого въ послѣднюю китайско-японскую войну Портъ-Артуръ и Таліенванъ были безъ особеннаго труда взяты японцами со стороны суши.

Городъ Портъ-Артуръ, при занятіи русскими войсками, состоялъ изъ трехъ частей: 1) порта съ искусственнымъ бассейномъ, докомъ, электрическимъ освѣщеніемъ, мастерскими, арсеналомъ и прочими портовыми сооруженіями; 2) примыкавшей къ порту части города со зданіями офиціальнаго характера (кумирни, зданія ямыня, телеграфная контора и пр.), расположенныя на сѣверномъ и сѣверо-восточномъ склонахъ

высотъ, окаймляющихъ бухту; 3) торговой части города, состоявшей изъ лабиринта узкихъ кривыхъ улицъ съ маленькими грязными глинобитными и каменными домами. Покинутый частью населенія въ виду предстоящаго вступленія русскихъ войскъ, городъ имѣлъ видъ полуразрушенный. Прошло немного болѣе года,



Портъ-Артуръ. Городской садъ.

и китайскій городъ подъ управленіемъ русской власти сдѣлался неузнаваемымъ. Населеніе возросло свыше 20 тысячъ. Узкіе, грязные переулки замѣнились широкими улицами, проведена сѣть водосточныхъ канавъ, на мѣстѣ развалинъ выросли цѣлые кварталы каменныхъ и кирпичныхъ домовъ, разбитъ „Николаевскій" бульваръ, съ котораго открывается прекрасный видъ на восточный бассейнъ и входъ въ рейдъ. Воздвигнутъ православный храмъ во имя Св. Николая Чудотворца. Приступлено къ постройкѣ соборнаго храма, на который ассигновано 300.000 рублей. Для туземнаго китайскаго населенія, въ добавленіе къ прежде суще-

ствовавшимъ храмамъ, выстроено еще два новыхъ. Проведена сѣть телефоновъ. Строится судостроительная вѣтвь.

Первое время послѣ занятія Портъ-Артура русскими войсками торговля находилась исключительно въ рукахъ китайцевъ. Въ настоящее время большая часть торговли перешла къ русскимъ и заграничнымъ фирмамъ, и открыто дѣйствіе отдѣленія Русско-Китайскаго банка. На городской рынокъ доставляются въ изо-

Портъ-Артуръ. Набережная.

биліи китайская капуста, редисъ, лукъ и другія огородные овощи, разводимые туземцами. Разнообразные плоды круглый годъ привозятся въ изобиліи изъ Чифу, гдѣ фруктовыя деревья культивированы многолѣтнимъ трудомъ миссіонеровъ. Въ городской чертѣ заведеніе искусственныхъ минеральныхъ водъ, нѣсколько кирпичныхъ заводовъ и паровая обширная мукомольня Тифантая, исполняющая заказы интендантства.

Большой недостатокъ въ Портъ-Артурѣ хорошей питьевой воды. По химическому изслѣдованію вода въ водопроводѣ и колодцахъ признана неудовлетворитель-

ною, и жители оповѣщены о необходимости ея кипяченія передъ употребленіемъ. Въ настоящее время въ городѣ приведены въ дѣйствіе опрѣснители морской воды.

Въ одной верстѣ отъ города, на южномъ склонѣ высотъ, обращенныхъ къ морю, отведены мѣста подъ устройство дачъ и въ настоящее время уже выстроено свыше

Портъ-Артуръ. Видъ бухты во время отлива.

10 красивыхъ домиковъ, принадлежащихъ служащимъ разныхъ вѣдомствъ.

Жизнь въ Портъ-Артурѣ, за исключеніемъ квартиръ, въ которыхъ еще встрѣчается недостатокъ, не дороже, чѣмъ во Владивостокѣ.

Съ 1901 года по всей главной линіи и южно-манчжурской вѣтви производится уже временное движеніе съ пріемомъ пассажировъ и грузовъ и по особымъ правиламъ, а съ іюня 1902 года введены и почтовые поѣзда со скоростью хода отъ станціи Манчжурія до Портъ-Артура въ 125 часовъ. При объѣздѣ въ 1902 году министромъ финансовъ линіи, экстренный поѣздъ,

въ которомъ онъ ѣхалъ, шелъ отъ ст. Манчжурія до ст. Харбинъ 50 часовъ, отъ ст. Харбинъ до Владивостока—40 часовъ и отъ ст. Харбинъ до ст. Дальній—50 часовъ, хотя на каждой станціи, а также у нѣкоторыхъ крупныхъ сооруженій, дѣлались остановки для осмотра, ходъ поѣзда былъ на обходныхъ и временныхъ путяхъ очень осторожный и вообще поѣздъ двигался иногда болѣе медленно, чѣмъ позволяло состояніе пути. Поэтому слѣдуетъ съ увѣренностью ожидать, что съ открытіемъ правильнаго движенія можно будетъ совершить путешествіе отъ ст. Манчжурія до г. Дальняго въ четверо сутокъ, а слѣдовательно, на переѣздъ отъ С.-Петербурга до г. Дальняго потребуется около 16 дней и до Владивостока $15^1/_2$ дней. Современемъ, постепенно срокъ передвиженія между этими пунктами можетъ быть еще сокращенъ. Для ускоренія перевозокъ министромъ предложено правленію общества Китайской Восточной желѣзной дороги войти въ соглашеніе съ Забайкальскою желѣзною дорогою объ установленіи скорыхъ безпересадочныхъ поѣздовъ между станціями Мысовая и Дальнимъ.

Подвижной составъ, потребный для правильнаго движенія, почти полностью изготовленъ на русскихъ заводахъ, часть вагоновъ доставлена на линію, доставка же остальныхъ производится ускоренно. Необходимое для движенія скорыхъ поѣздовъ число вагоновъ къ началу 1903 года уже имѣлось на дорогѣ. При постройкѣ вагоновъ и паровозовъ для Китайской Восточной дороги приняты всѣ усовершенствованія современной техники и имѣлись въ виду особыя климатическія условія, заставляющія принимать мѣры какъ противъ сильныхъ зимнихъ стужъ, такъ и противъ почти тропической лѣтней жары. Устройство пассажирскихъ вагоновъ отличается прочностью, такъ какъ они имѣютъ сплошную желѣзную основу и особенно усиленныя концевыя части. Для мѣстнаго движенія Китайская дорога рас-

полагаетъ значительнымъ числомъ вагоновъ спеціальнаго типа.

Паровозы, какъ товарные, такъ и пассажирскіе, десятиколесные, съ большею поверхностью нагрѣва, позволяютъ развивать силу тяги болѣе значительную, чѣмъ обыкновенные паровозы, обращающіеся на сѣти русскихъ дорогъ. Всѣ тендеры при паровозахъ восьмиколесные, съ баками большаго объема, съ тою цѣлью, чтобы въ случаѣ порчи какого-либо изъ станціонныхъ водоснабженій движеніе могло производиться безъ задержки.

КАРТА
СИБИРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.
МАСШТАБЪ 1: 12600000
Японское море
Желтое море
Гоби или Шамо
Петербургъ
Москва
Омскъ
Томскъ
Красноярскъ
Иркутскъ
Владивостокъ
Хабаровскъ
Благовѣщенскъ
Пекинъ
Портъ Артуръ
Астрахань
Оренбургъ
Самара
Симбирскъ
Пермь
Тобольскъ
Сретенскъ
Читa
Мукдень
Фу-чжоу
Цзинь-чжоу
Дальній
Стъ Пулкова